




3 1761 11726511 6



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761117265116>



Catalogue 51-206 Annual

Canadian Civil Aviation

1990

Catalogue 51-206 Annuel

Aviation civile canadienne

1990

Gouvernement
Publication

2



Statistics
Canada

Statistique
Canada

Canada

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre,
Transportation Division,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 819-997-1986) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, **for users who reside outside the local dialing area** of any of the regional reference centres.

Newfoundland and Labrador	1-800-563-4255
Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Southern Alberta	1-800-472-9708
British Columbia (South and Central)	1-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area served by NorthwTel Inc.)	Zenith 0-8913
Northwest Territories (area served by NorthwTel Inc.)	Call collect 403-495-3028

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

National toll free order line 1-800-267-6677

Toronto
Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinarolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Centre des statistiques de l'aviation,
Division des transports,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 819-997-1986) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, **aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador	1-800-563-4255
Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Sud de l'Alberta	1-800-472-9708
Colombie-Britannique (sud et centrale)	1-800-663-1551
Yukon et nord de la C.-B. (territoire desservi par la NorthwTel Inc.)	Zénith 0-8913
Territoires du Nord-Ouest (territoire desservi par la NorthwTel Inc.)	Appelez à frais virés au 403-495-3028

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Numéro du télécopieur 1(613)951-1584

Commandes: 1-800-267-6677 (sans frais partout au Canada)

Toronto
Carte de crédit seulement (973-8018)



Statistics Canada
Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Canadian Civil Aviation

1990

Statistique Canada
Division des transports
Le centre des statistiques de l'aviation

Aviation civile canadienne

1990

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry,
Science and Technology, 1991

All rights reserved. No part of this publication
may be reproduced, stored in a retrieval system or
transmitted in any form or by any means, electronic,
mechanical, photocopying, recording or otherwise
without prior written permission from Chief, Author
Services, Publications Division, Statistics Canada,
Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

November 1991

Price: Canada: \$36.00
United States: US\$43.00
Other Countries: US\$50.00

Catalogue 51-206

ISSN 0826-6026

Ottawa

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, des Sciences
et de la Technologie, 1991

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de
transmettre le contenu de la présente publication, sous
quelque forme ou par quelque moyen que ce soit,
enregistrement sur support magnétique, reproduction
électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou
de l'emmagasiner dans un système de recouvrement,
sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services
aux auteurs, Division des publications, Statistique
Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Novembre 1991

Prix : Canada : 36 \$
États-Unis : 43 \$ US
Autres pays : 50 \$ US

Catalogue 51-206

ISSN 0826-6026

Ottawa

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- e estimated figures.
- p preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

CONVERSION FACTORS

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

Metric	Imperial
1 kilometre	.621 statute mile
1 litre	.220 gallon
1 kilogram	2.205 pounds
1 tonne	1.102 tons, short 2,000 pounds
1 tonne-kilometre	.685 ton-mile

ACKNOWLEDGEMENTS

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of D. Dodds, Director, Transportation Division. This publication is a product of the Airports and Air Routes, Civil and General Aviation Unit of which G. Baldwin is the Chief. T. Horricks, P. Bailie and B. Snider are the Statisticians, and D. Bunting is acting Head of Production, Civil and General Aviation. It is also a product of the Fare Analysis Unit of which L. Di Piéto is the Senior Statistician and G. Forget is the Statistician.

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences - Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 - 1984.



Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- e nombres estimés.
- p nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

FACTEURS DE CONVERSION

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Métriques	Impériales
1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon
1 kilogramme	2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte 2,000 livres
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

REMERCIEMENTS

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports. Elle a été produite par la Sous-section des aéroports, de l'aviation civile et générale, dont G. Baldwin est le chef. T. Horricks, P. Bailie et B. Snider sont les statisticiens et D. Bunting est le chef intérimaire de la production de l'aviation civile et générale. La Sous-section de l'analyse des tarifs, dont L. Di Piéto est la statisticienne principale, a également contribué à la production de cette publication et G. Forget est la statisticienne.

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" - "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 - 1984.



Table of Contents

	Page
Highlights	vii
Introduction	xi
Special Articles	xii

SECTION 1 THE YEAR IN REVIEW

Table 1.1	Ratios – Canadian Air Carriers, Level I, 1988-1990	1
Table 1.2	Selected Economic and Demographic Indicators	2

PART I COMMERCIAL AVIATION

SECTION 2 OPERATING STATISTICS

Table 2.1	Operating Statistics – Canadian Air Carriers	3
Table 2.2	Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4
Table 2.3	Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I	5
Table 2.4	Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	7
Table 2.5	Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	8

SECTION 3 FINANCIAL DATA

Table 3.1	Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	9
Table 3.2	Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	10
Table 3.3	Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	12
Table 3.4	Income Statement – Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, Levels I-IV	13
Table 3.5	Income Statement by Province of Domicile – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	14
Table 3.6	Passenger and Goods Revenue, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	18

Table des matières

	Page
Faits saillants	vii
Introduction	xi
Études spéciales	xii

SECTION I REVUE DE L'ANNÉE

Tableau 1.1	Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1988-1990	1
Tableau 1.2	Indicateurs économiques et démographiques choisis	2

PARTIE I AVIATION COMMERCIALE

SECTION 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Tableau 2.2	Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Tableau 2.3	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	5
Tableau 2.4	Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	7
Tableau 2.5	Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	8

SECTION 3 DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1	État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	9
Tableau 3.2	État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	10
Tableau 3.3	État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	12
Tableau 3.4	État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement	13
Tableau 3.5	État des recettes par province de domicile – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	14
Tableau 3.6	Recettes-passagers et recettes-marchandises par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	18

Table of Contents – Continued

Page

Table 3.7	Balance Sheet – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	19
Table 3.8	Balance Sheet – Canadian Air Carriers, Level I	20
Table 3.9	Balance Sheet – Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, Levels I-IV	21
Table 3.10	Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers, Levels I and II	22
Table 3.11	Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers, Level I	23

SECTION 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III and Level IV	24
Table 4.2	Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	25
Table 4.3	Salaries and Wages Paid, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	26

SECTION 5 AIRCRAFT FLEET

Table 5.1	Aircraft Fleet, by Type of Power Plant and Selected Aircraft Weight Groups – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	27
Table 5.2	Aircraft Fleet, by Aircraft Type – Canadian Air Carriers, Level I	28

PART II FARE BASIS

SECTION 6 FARE BASIS DATA

Table 6.1	Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1985-1989	30
Table 6.2	Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	31

Table des matières – suite

Page

Tableau 3.7	Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	19
Tableau 3.8	Bilan – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	20
Tableau 3.9	Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement	21
Tableau 3.10	Dépenses d'exploitation directes des aéronefs – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II	22
Tableau 3.11	Dépenses d'exploitation directes des aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	23

SECTION 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III et de niveau IV	24
Tableau 4.2	Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	25
Tableau 4.3	Traitements et salaires par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	26

SECTION 5 FLOTTE D'AÉRONEFS

Tableau 5.1	Flotte d'aéronefs, par type de groupe motopropulseur et groupes de poids d'aéronefs choisis – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	27
Tableau 5.2	Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	28

PARTIE II BASE TARIFAIRE

SECTION 6 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Tableau 6.1	Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1985-1989	30
Tableau 6.2	Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	31

Table of Contents – Concluded

	Page
Table 6.3 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	31
Table 6.4 Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	32
Table 6.5 Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	33
Table 6.6 Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	34
Table 6.7 Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by Hub Category and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	35
PART III CIVIL AVIATION	
SECTION 7 AIRCRAFT MOVEMENTS	
Table 7.1 Itinerant Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Type of Movement	38
Table 7.2 Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Class of Operation	39
SECTION 8 AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES	
Table 8.1 Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by Type of Aircraft	40
Table 8.2 Pilot Licences in Force in Canada	40
Notes to Users	
Methodology and Data Limitations	41
Factors Which May Have Influenced the Data	47
Glossary	48
Publications Available from the Transportation Division	54

Table des matières – fin

	Page
Tableau 6.3 Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	31
Tableau 6.4 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	32
Tableau 6.5 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	33
Tableau 6.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	34
Tableau 6.7 Recettes par passager-kilomètre, secteur intérieur, selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	35
PARTIE III AVIATION CIVILE	
SECTION 7 MOUVEMENTS D'AÉRONEFS	
Tableau 7.1 Mouvements itinérants d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon le genre de mouvement	38
Tableau 7.2 Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon la classe de vol	39
SECTION 8 AÉRONEFS IMMATRICULÉS ET LICENCES DE PILOTES	
Tableau 8.1 Sommaire du registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, selon le genre d'aéronefs	40
Tableau 8.2 Licences de pilote en vigueur au Canada	40
Notes aux utilisateurs	
Méthodes et restrictions	41
Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données	47
Glossaire	50
Publications disponibles à la Division des transports	54

Highlights

Operating Statistics

- There was a continuing decline in five operating indicators (passengers, goods, passenger-kilometres, passenger tonne-kilometres and hours flown) for the combined Level I charter and scheduled services in all quarters of 1990.
- The total number of carriers for Levels I-IV was 284 in 1990. The number of Level I carriers dropped from three carriers in 1989 to two carriers in 1990 when Wardair amalgamated with Canadian Airlines International Limited. The five operating indicators for Level I chartered services reflected this change.
- The 32% increase in the number of Level II carriers in 1990 over 1989 consisted of an increase of four scheduled carriers and seven charter carriers. Two of these Level II scheduled carriers were newly created connector airlines for each of Air Canada and Canadian. Structural changes in the charter market resulted when the remaining charter carriers attempted to acquire the market previously held by Wardair.
- All five indicators for the scheduled transborder market for Levels I-IV increased in 1990 over 1989. The number of hours flown for all services in the transborder sector increased 7% during this period. The largest decreases in the other international sector, between 1990 and 1989, were in total hours flown (-9%), the volume of charter goods (-58%), and the number of chartered goods tonnes-kilometres (-73%).

Financial Data

- For the third consecutive year, Canadian Level I-IV air carriers reported a decrease in net income. Net Income fell from \$169 million recorded in 1987 to a loss of \$103 million in 1990. The increase in total operating revenues of 4% did not keep pace with the total operating expenses which increased almost 6%. The industry's operating income fell 97% from \$118 million in 1989 to under \$4 million in 1990. This is the lowest level in seven years.
- For the fourth consecutive year, the ratio of total operating revenue to total operating expenses fell. This is the second consecutive year that the index for Level I carriers fell below 100. Air Canada earned revenues of 99 cents per dollar of expenditure while Canadian earned 98 cents.

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- Les cinq indicateurs d'exploitation (passagers, marchandises, passagers-kilomètres, passagers tonnes-kilomètres et heures de vol) ont enregistré une baisse continue dans les services combinés d'affrètement et réguliers des transporteurs de niveau I à chaque trimestre de 1990.
- Le nombre total de transporteurs de niveaux I-IV a atteint 284 en 1990. Le nombre de transporteurs de niveau I est passé de trois transporteurs en 1989 à deux transporteurs en 1990 suite à la fusion de Wardair et des Lignes aériennes Canadien International Ltée. Les cinq indicateurs d'exploitation des transporteurs des services d'affrètement de niveau I reflétaient cette fusion.
- L'augmentation de 32% du nombre de transporteurs de niveau II de 1989 à 1990 était composée d'un accroissement de quatre transporteurs des services réguliers et de sept transporteurs des services d'affrètement. Deux des quatre nouveaux transporteurs des services réguliers ont été créés par Air Canada et les Lignes aériennes Canadien comme transporteurs affiliés. Les changements dans la structure des compagnies aériennes dans le marché des services d'affrètement sont survenus quand les autres transporteurs ont essayé d'acquérir la part du marché qui était détenue par Wardair.
- Les cinq indicateurs d'exploitation pour les services réguliers de niveaux I-IV du secteur transfrontalier ont augmenté en 1990 par rapport à 1989. Le nombre d'heures de vol de tous les services du secteur transfrontalier a augmenté de 7% durant cette période. Les plus fortes diminutions dans le secteur autre international, entre 1990 et 1989, étaient enregistrées dans le total des heures de vol (-9%), le volume de marchandises (-58%) et le nombre de tonnes-kilomètres de marchandises (-73%) des services d'affrètements.

Données financières

- Pour la troisième année de suite, les transporteurs aériens canadiens de niveaux I-IV ont déclaré une baisse du revenu net, lequel a chuté de \$169 millions en 1987 à une perte de \$103 millions en 1990. L'augmentation de 4% des recettes totales d'exploitation des compagnies aériennes n'a pas suivi l'allure des dépenses totales d'exploitation qui ont augmenté de près de 6%. Le revenu d'exploitation de l'industrie a chuté de 97%, passant de \$118 millions en 1989 à un peu moins de \$4 millions en 1990. Depuis sept ans, le revenu d'exploitation a atteint son plus bas niveau.
- Pour la quatrième année de suite, le rapport "total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation" a diminué. Pour la deuxième année de suite, l'indice pour les transporteurs de niveau I fut inférieur à 100. Air Canada a obtenu des recettes de 99 cents par dollar dépensé et les Lignes aériennes Canadien International Ltée en ont obtenu 98 cents.

**Financial Statistics – Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1987-1990**

**Statistiques financières – Transporteurs aériens
canadiens, niveaux I-IV, 1987-1989**

Year	Number of Carriers	Operating Revenues	Operating Income (loss)	Net Income (Loss)
Année	Nombre de Transporteurs	Recettes d'exploitation	Revenu d'exploitation (perte)	Revenu net (perte)
		(\$000,000)	(\$000,000)	(\$000,000)
1987	275	6,274	363	169
1988	263	7,136	263	121
1989	252	7,886	118	62
1990	263	8,232	4	(103)

- Both Air Canada and Canadian showed net losses in 1990. Air Canada went from a net income of \$151 million in 1989 to a net loss of \$74 million. Canadian reported a net loss of \$56 million in 1990. Air Canada reported a 5% increase in revenue from scheduled services, offset by a 14% increase in aircraft operations expense and 10% increase in general services and administration in 1990. Canadian reported a 25% increase in revenue from scheduled services compared to a 25% increase in aircraft operations and a 20% increase in general services and administration expense.
- Between 1989 and 1990, capital gains dropped 66% for Levels I-IV and 71% for Level I carriers. This was due, in part, to Air Canada's 1989 sale of its Boeing 727's to Federal Express in a sale/leaseback arrangement and Air Canada's 1989 sale of its stake in GPA leasing company for \$193 million. In 1990, PWA Corp. received cash proceeds totalling \$394.5 million from the disposal of surplus flight equipment and its interest in GPA Jetprop Limited.
- Level I carriers have achieved efficiencies in 1990 over 1989. The average revenue earned per scheduled passenger increased 10%, the average earned per charter passenger increased 7% and average total operating revenue earned per total average number of employees increased 2% between the 2 years. Between 1989 and 1990, the total number of scheduled passengers fell 6%, the total number of chartered passengers fell 25% and the total average number of employees fell less than 1% for Level I carriers.
- The large increase (231%) in non-operating property and equipment in the balance sheet for Level I-IV between 1989 and 1990 were largely attributed to Air Canada. In 1990, Air Canada decided it was more cost efficient to park its Lockheed L-1011's and its newly delivered Boeing 747-400 Combis in the Arizona desert.
- Les deux transporteurs de niveau I, Air Canada et Canadien, ont déclaré des pertes nettes en 1990. Air Canada est passé d'un revenu net de \$151 millions en 1989 à une perte nette de \$74 millions en 1990. Cependant, Canadien a déclaré une perte nette de \$56 millions en 1990. Le revenu des services réguliers d'Air Canada a augmenté de 5%, contre-balancé par une hausse de 14% des dépenses d'exploitation des aéronefs et d'une augmentation de 10% des dépenses des services généraux et d'administration. Canadien a déclaré une hausse de 25% des revenus des services réguliers comparée à une augmentation de 25% des dépenses d'exploitation des aéronefs et une hausse de 20% des dépenses des services généraux et d'administration.
- De 1989 à 1990, les gains de capital nets ont diminué de 66% pour les transporteurs de niveaux I-IV et de 71% pour les transporteurs de niveau I. Ces changements sont attribuables, en partie, à la vente en 1989, des Boeing 727 d'Air Canada à Federal Express avec la disposition de vente/location à la vente d'Air Canada, en 1989, de ses intérêts dans la compagnie de location GPA pour \$193 millions. En 1990, PWA Corporation a reçu des montants de \$394.5 millions de la Jetprop en écoulant des équipements de vol en excès et de ses intérêts dans GPA Jetprop Limitée.
- Les transporteurs aériens de niveau I ont obtenu de meilleurs rendements en 1990 par rapport à 1989. Les recettes moyennes d'exploitation déclarées par passager pour les services réguliers, les services d'affrètement et par nombre moyen d'employés ont augmenté de 10%, 7% et 2% respectivement, entre les deux années. De 1989 à 1990, le nombre total des passagers des services réguliers, des services d'affrètement et le nombre total moyen d'employés ont diminué de 6%, de 25% et de moins de 1% respectivement, pour les transporteurs de niveau I.
- La forte hausse (231%) des biens et équipements hors exploitation du bilan des transporteurs de niveaux I-IV de 1989 à 1990 était largement attribuable à Air Canada. En 1990, Air Canada a décidé qu'il coûtait moins cher de stationner ses Lockheed L-1011 et ses Boeing 747-400 Combis, qui venaient d'être délivrés, dans le désert d'Arizona.

- The cost of aircraft insurance dropped 58% for Level I carriers between 1989 and 1990 because both Air Canada and Canadian renewed their policies before hostilities in the Gulf had started.
- The cost of turbine fuel increased 13% for Level I carriers, 50% for Level II carriers and 15% for Level III carriers from 1989 to 1990. The cost per litre of turbine fuel used in Level I increased from 24 cents in 1989 to 29 cents in 1990. The number of litres consumed by Level I carriers dropped 6% between the 2 years.

Fare Basis Data

- Compared to a year ago, the 1990 economy fare index for domestic scheduled services advanced by 10% in unadjusted terms, while the discount fare index rose by 9%. For the international markets, the economy and discount fare indexes rose by 7% and 2% respectively.
- In 1990, 64% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, up from about 61% in 1989. For the international markets, almost three out of every four (71%) scheduled passengers flew on discount fares.
- During 1990, all provinces registered an increased utilization of discount fares, with the exception of Alberta, British Columbia and the territories. Quebec and Prince Edward Island with respective increases of 11 and 10 percentage points compared to 1989, posted the largest increases.
- In 1990, the average fare paid by the air passengers on all domestic city-pairs amounted to \$190, up 9% over the previous year. The average fare paid by the international passengers totalled \$338, an increase of 3% relative to a year earlier. The price increases were largely driven by escalating fuel prices and pressing financial requirements of multi-billion dollar fleet renewal programs.
- In 1990, the revenue per domestic passenger-kilometre increased in all hub categories for the business class, economy and discount fares, except for the category 'large-large' for the economy fares. For the trips between large hubs (i.e. Montréal, Toronto and Vancouver), the revenue per passenger-kilometre earned by Canadian Level I air carriers were 20 cents for business and economy class fares and 9 cents for discount fares, representing respective variations of 10%, -3% and 14% compared to 1989.

- Le coût des assurances d'aéronefs a diminué de 58% pour les transporteurs de niveau I entre 1989 et 1990 parce que Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont renouvelé leur police d'assurance avant le début de la crise du Golf.
- En 1990, le coût par litre du carburant à turbine a augmenté de 13% pour les transporteurs de niveau I, 50% pour les transporteurs de niveau II et 15% pour les transporteurs de niveau III, par rapport à 1989. Le coût par litre du carburant à turbine pour le niveau I a augmenté de 24 cents en 1989 à 29 cents en 1990. Le nombre de litres utilisés par les transporteurs de niveau I a diminué de 6% entre ces deux années.

Données sur la base tarifaire

- Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de la classe économique non désaisonnalisé pour les services intérieurs réguliers a progressé de 10% en 1990, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté de 9%. Pour les marchés internationaux, les indices des tarifs économiques et réduits se sont accrus de 7% et 2% respectivement.
- En 1990, 64% des passagers des vols intérieurs réguliers ont profité de tarifs réduits, en regard d'environ 61% en 1989. Pour les marchés internationaux, près de trois passagers sur quatre (71%) des services réguliers ont voyagé à tarif réduit.
- Au cours de 1990, toutes les provinces ont enregistré une utilisation accrue des tarifs réduits, à l'exception de l'Alberta, de la Colombie-Britannique et des territoires. Le Québec et l'Île-du-Prince-Édouard avec des hausses respectives de 11 et 10 points de pourcentage ont enregistré les plus fortes augmentations par rapport à 1989.
- En 1990, le tarif moyen payé par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à \$190, en hausse de 9% par rapport à l'année précédente, alors que le tarif moyen payé par les passagers internationaux s'établissait à \$338, en hausse de 3% par rapport à l'année précédente. Les augmentations de prix ont été causées en grande partie par l'augmentation des prix du carburant et les besoins financiers pressants de programmes de renouvellement des flottes qui se chiffrent par milliards de dollars.
- En 1990, les recettes par passager-kilomètre se sont accrues dans toutes les catégories de villes-pivots pour les tarifs d'affaires, économiques et réduits, à l'exception de la catégorie 'grand-grand' pour les tarifs économiques. Pour les voyages entre les grandes villes-pivots (c.-à-d. Montréal, Toronto et Vancouver), les recettes par passager-kilomètre obtenues par les transporteurs aériens canadiens de niveau I s'établissaient à 20 cents pour les tarifs des classes affaires et économique et 9 cents pour les tarifs réduits, ce qui représente des variations respectives de 10%, -3% et 14% par rapport à 1989.

Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the National Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

- a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.
- b) The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.
- c) The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada** and the redesigned annual publication **Canadian Civil Aviation** maintain most of the past series and also include, for the first time, fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The annual publication also presents, for the first time, data on aircraft movements, registered aircraft and licensed pilots. The annual publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses, assets held and fleet operated.

This publication, **Canadian Civil Aviation** provides some historical perspective, displaying data for the current year and the previous year. In addition, the 1987 data that appear in section 1 of this publication have been re-tabulated using the 1988 reporting level definitions.

Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1^{er} janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

- a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.
- b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.
- c) La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (publication trimestrielle) et **Aviation civile canadienne** (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également, pour la première fois, des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication annuelle présente également, pour la première fois, des données sur les mouvements d'aéronefs, les aéronefs immatriculés et les pilotes brevetés. La publication annuelle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres, les recettes et les dépenses d'exploitation de même que les actifs détenus et la flotte exploitée.

La présente publication, intitulée **Aviation civile canadienne**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour l'année observée et pour l'année précédente. En outre, les données de 1987 qui figurent à la section 1 de la publication ont été totalisées de nouveau en fonction des définitions révisées des niveaux de déclaration utilisés en 1988.

Special Articles

Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Market

Since Transport Canada announced the "New Canadian Air Policy" in 1984, one of the most significant developments in the Canadian aviation industry has been the creation of a hub and spoke system for scheduled passenger traffic in the domestic market and, to a lesser degree, in the transborder market. To accomplish this, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. have created affiliate networks of connector carriers. In some cases they bought equity in carriers which had previously been independent, and in other cases they created new carriers to complete their networks.

Although some affiliate arrangements had existed before 1987, the years 1987 and 1988 were most significant in the development of these agreements. For the purpose of presenting data for the networks in these years, all carriers which can be treated as affiliates at any point in a given year, will be treated as connectors throughout the year. This will include Canadian carriers who were partially owned by either Air Canada or Canadian Airlines International Ltd., or were involved in a complete marketing agreement with the major carrier, or were involved in a marketing arrangement which eventually led to full affiliate status.

Therefore, for Air Canada in 1990, the group includes: Air Alliance, AirBC, Air Ontario, Air Nova, Air Toronto, and Northwest Territorial Airways.

For Canadian Airlines International Ltd. in 1990, data reported by the following four carriers are included: Air Atlantic Ltd., Calm Air, Ontario Express and Time Air. Inter-Canadian went independent as "Intair" in the Fall of 1989, but is included in the 1989 data.

Text Table 1 below presents the total scheduled operations of the affiliate networks, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd., the two families (which by definition include a major carrier and its affiliates), and the other carriers which made up the unit toll passenger market, for the years 1989 and 1990.

The affiliates continued upgrading their fleets, replacing piston equipment with turboprops; some firms added jets. Equipped with better planes, the affiliates continued to take over routes from their parent carriers.

Études spéciales

Transporteurs majeurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers

Depuis que Transports Canada a annoncé en 1984, une nouvelle politique canadienne sur le transport aérien, un des développements les plus marquants dans l'industrie aérienne du Canada est sans contredit la création de réseaux de service en étoile dans le marché intérieur et, dans une moindre mesure, dans le marché transfrontalier au niveau du trafic de passagers des services réguliers. Pour accomplir ceci, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont mis sur pied un réseau de transporteurs affiliés. Dans certains cas, ils ont eu à instaurer une équité pour les transporteurs qui opéraient auparavant indépendamment et dans d'autres cas, ils ont eu à former de nouveaux transporteurs pour compléter leurs réseaux.

Quoique certaines ententes pour les affiliations existaient avant 1987, ce sont les années 1987 et 1988 qui ont été les plus importantes dans le développement de ces accords. Afin de présenter les données des réseaux pour ces deux années, il a été convenu que tous les transporteurs qui étaient affiliés dans une de ces deux années seraient considérés comme transporteurs d'apports pour toute l'année. Ceci inclura les transporteurs canadiens ayant appartenu partiellement soit à Air Canada, soit aux Lignes aériennes Canadien International Ltée ou ayant été impliqué dans un accord complet de marketing avec le transporteur majeur, ou bien dans une entente de marketing qui les a amené éventuellement à avoir le plein statut d'affiliés.

Par conséquent, en 1990, le groupe d'affiliés pour Air Canada incluait: Air Alliance, AirBC, Air Ontario, Air Nova, Air Toronto et Northwest Territorial Airways.

En 1990, le groupe d'affiliés pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée se composait de quatre transporteurs: Air Atlantic Ltée, Calm Air, Ontario Express et Time Air. Inter-Canadien est devenu un "indépendant" en automne 1989, mais ses données sont incluses pour 1989.

Le tableau explicatif 1 ci-dessous présente le total des opérations pour les services réguliers du réseau d'affiliés d'Air Canada, des Lignes aériennes Canadien International Ltée, les deux groupes (qui par définition inclut le transporteur majeur et ses affiliés), et les autres transporteurs qui occupaient le marché des passagers pour les services réguliers au cours des années 1989 et 1990.

Les affiliés ont continué d'améliorer leurs flottes en remplaçant les aéronefs à pistons par des turbopropulseurs; quelques compagnies ont ajouté des avions à réaction. Equipés de meilleurs appareils, ils ont continué à prendre possession des routes de leur société mère.

Text Table 1.

Scheduled Operations of Canadian Air Carriers – 1990

Tableau explicatif 1.

Opérations des services réguliers des transporteurs aériens canadiens – 1990

		Passengers		Passenger-kilometres		Hours Flown	
		Passagers		Passagers-kilomètres		Heures de vol	
		1990	Change ¹ 1990/1989 Variation ¹	1990	Change ¹ 1990/1989 Variation ¹	1990	Change ¹ 1990/1989 Variation ¹
		%		%		%	
Air Canada affiliates – Affiliés d'Air Canada	'000	4,063		1 687 873		208	
Market share – Part du marché	(%)	13.4	2.4	3.4	0.7	16.3	2.9
Canadian Airlines affiliates – Affiliés de Canadian ³	'000	2,552		1 023 949		167	
Market share – Part du marché	(%)	8.4	-1.7	2.0	-0.5	13.1	-3.9
Air Canada	'000	12,971		24 504 026		354	
Market share – Part du marché	(%)	42.8	-1.8	48.9	1.4	27.8	-1.0
Canadian ²	'000	8,550		21 623 624		300	
Market share – Part du marché	(%)	28.2	-1.4	43.1	-2.1	23.5	-1.7
Air Canada family – Groupe Air Canada	'000	17,034		26 191 899		562	
Market share – Part du marché	(%)	56.2	0.6	52.2	2.0	44.1	1.8
Canadian family – Groupe Canadian	'000	11,102		22 647 573		467	
Market share – Part du marché	(%)	36.6	-3.0	45.2	-2.5	36.6	-5.6
Other scheduled carriers – Opérations des services réguliers des autres transporteurs	'000	2,163		1 271 200		246	
Market share – Part du marché	(%)	7.1	2.4	2.5	0.5	19.3	3.8

¹ The percentage change columns show market share change in percentage points. – Les colonnes variation en pourcentage montrent les variations de part du marché en points de pourcentage.

² Includes Wardair in 1989 market share. – Inclus Wardair dans la part du marché en 1989.

³ Includes Inter-Canadian in 1989 market share. – Inclus Inter-Canadien dans la part du marché en 1989.

Air Canada gained market share only in terms of passenger-kilometres. Canadian Airlines International Ltd. reported a reduction in market share of passengers, passenger-kilometres and hours flown.

Air Canada affiliates increased their market share of passengers and passenger-kilometres by 2.4 percentage points and 0.7 percentage points respectively. Air Canada affiliates flew 40,000 more hours in 1990 than in the previous year, and carried 674,000 more passengers; this represents a market share increase of 2.4 percentage points. Canadian's affiliate network, by comparison, flew 21.6% fewer hours in 1990.

In terms of passengers on scheduled operations, Table 1 shows that the other scheduled carriers reported a 2.4 percentage point increase, in contrast to the 2.4 percentage point decline posted by the two major families.

Air Canada n'a augmenté sa part du marché que dans la catégorie des passagers-kilomètres. Les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont déclaré une diminution en termes de part du marché du nombre de passagers, des passagers-kilomètres et des heures de vol.

Les affiliés d'Air Canada ont augmenté leurs parts du marché quant aux nombres de passagers et de passagers-kilomètres par 2.4 et 0.7 point de pourcentage respectivement. Les affiliés d'Air Canada ont effectué 40,000 heures de vol de plus en 1990 qu'en 1989 et ont transporté 674,000 passagers de plus, ce qui représente une augmentation de 2.4 points de pourcentage de la part du marché. Le réseau d'affiliés de Canadien a effectué 21.6% moins d'heures de vol en 1989.

Sur les exploitations régulières en termes de passagers-kilomètres, le tableau 1 montre que les autres transporteurs effectuant des services réguliers ont déclaré une augmentation de 2.4 points de pourcentage contrairement à la diminution de 2.4 points de pourcentage déclarée par les deux groupes de transporteurs.

An Overview of Employment, 1980-1990

This article presents an 11 year historical perspective of employment in Air Canada and Canadian Airlines International Limited (CAIL), the two 1990 Level I carriers. The analysis has been done on quarterly data for this 11 year period, however, the tables provided will present annual data due to space considerations. For 1990, actual data for the first three quarters and preliminary data for the fourth quarter were used.

Since CAIL did not exist in its present form over the eleven year period, in this article, those carriers which amalgamated to form CAIL have been combined. CAIL's component carriers include Canadian Pacific Airlines (CPAL), Eastern Provincial Airways, Nordair, Pacific Western Airlines and Wardair.

In 1987, Canadian Pacific Airlines began reporting those operations previously reported by CPAL, Eastern Provincial Airways and Nordair. During the second quarter of 1987, Canadian Airlines International Limited began reporting the merged operations of Canadian Pacific Airlines Limited and Pacific Western Airlines Limited. From 1987 to 1989, the CAIL data presented are the total of the separate reports for CAIL and Wardair. In April 1989, Wardair was taken over by CAIL's parent company, PWA Corp. Its operations were merged with CAIL's in January 1990.

Quarterly data on the number of employees and their salaries were reported in six categories as follows: Pilots and Co-pilots; Other Flight Personnel; General Management and Administration; Maintenance Labour; Aircraft and Traffic Servicing; and Other Personnel.

The aviation industry is cyclical and is dependent on the health of the economy in general. When the economy is in a downward trend air carrier load factors drop and companies downsize their operations to minimize losses.

This article will examine the effect of the economy on employment. The questions to be addressed are:

1. Did the employment levels follow the cyclical nature of the economy ?
2. Which categories of employment were more prone to layoffs due to changes in the economy and to air regulations ?
3. What happened to average salary levels over the period ?
4. How were salaries affected by inflation ?

Un aperçu de l'emploi, 1980-1990

Cet article présente une perspective historique de 11 ans sur les effectifs des transporteurs de niveau I en 1990, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI). Pour fins d'analyse, des données trimestrielles pour la période de 11 ans ont été utilisées. Pour les tableaux, les données annuelles sont présentées à cause du manque d'espace. Les trois premiers trimestres de 1990 présentent des données actuelles alors que le dernier trimestre présente des données provisoires.

Les compagnies aériennes qui font l'objet de l'analyse sont les transporteurs qui ont été fusionnés pour devenir les Lignes aériennes Canadien International Ltée et elles sont présentées comme un seul transporteur. Les transporteurs qui ont constitué LACI, comprennent les Lignes aériennes Canadien Pacific (LACP), Eastern Provincial Airways, Nordair, Pacific Western Airlines et Wardair.

En 1987, LACP a commencé à déclarer les opérations que déclaraient auparavant LACP, Eastern Provincial Airways et Nordair. Au cours du deuxième trimestre de 1987, LACI a commencé à déclarer les opérations fusionnées des compagnies les Lignes aériennes Canadien Pacific et Pacific Western Airlines Ltd. De 1987 à 1989, les données de LACI qui sont présentées englobent les rapports distincts des Lignes aériennes Canadien International et de Wardair. En avril 1989, PWA Corp., société-mère de LACI a fait l'achat de Wardair. Ses opérations ont été fusionnées avec celles de LACI en janvier 1990.

Les données trimestrielles sur le nombre d'employés et les salaires et traitements ont été groupées en six catégories: pilotes et copilotes; autre personnel navigant; gestion et administration générales; main-d'oeuvre d'entretien; service courant des aéronefs et du trafic et autre personnel.

L'industrie de l'aviation est cyclique et dépend de l'état de l'économie en général. Quand l'état de l'économie ralentit, les coefficients de remplissage des passagers diminuent et les compagnies réduisent leurs opérations en essayant de minimiser leurs pertes.

Cet article examine l'incidence de l'économie sur l'emploi. Les questions abordées sont les suivantes:

1. Est ce que les niveaux de l'emploi suivent la nature cyclique de l'économie ?
2. Parmi les catégories d'employés, lesquelles sont le plus enclin au licenciement en raison des changements dans l'économie et des changements dans la réglementation ?
3. Qu'est-il arrivé aux niveaux des salaires moyens durant la période ?
4. De quelles façons les salaires ont-ils été affectés par l'inflation ?

During the 11 years being examined, the economy has witnessed two recessions. The first consisted of 7 consecutive quarterly drops in the Gross Domestic Product (GDP) beginning with the second quarter of 1981. The second began in the second quarter of 1990. Two significant changes to government regulations also occurred during this period. In 1984, the new air policy was released and in 1988, the southern Canadian market became further deregulated.

The total number of employees was an excellent indicator of the state of the economy. The total number of employees peaked at almost 40 thousand prior to the first recession. In 1983, just after the recession, the total number of employees dropped to almost 36 thousand and to 35 thousand in 1984. From 1984 to 1989, just prior to the second economic downturn, there is a progressive climb in the total number of employees.

During the first recessionary period, when employment by category is compared between 1982 and 1983, the largest percentage decline (-11.7%) occurred in Maintenance Labour. The largest absolute decline in the number of employees (-1,182) occurred in the Aircraft Servicing category between these two years. Interestingly, there were no declines in average salary for any category of employment during this period.

Except for General Management, declines in absolute salary expenditures occurred infrequently during this 11 year period. There were no absolute salary decreases for Pilots and Co-pilots, Maintenance Labour, and Other Employees. Flight Personnel (1985/1986) and Aircraft Servicing (1986/1987) showed one decrease each in the absolute salary levels while General Management showed three absolute salary decreases from 1984 to 1987.

Unlike the first recession, in 1990, the most recent economic downturn, Maintenance Labour showed increases in both the number of employees and average salary dollars. The hardest hit category in 1990 was the General Management category with a 31.7% decrease in the number of employees and only a 0.7% increase in average salaries. This was partly due to paring the large increase in management staff acquired by the airlines during the mergers in the late 1980's.

In 1980, the number of General Management employees accounted for 2.6% of combined airline staff. From the low of 2.3% in 1982/1983, the number of General Management employees reached a high of 6.9% of total employees in 1987 during the acquisitions made prior to deregulation. The percentage of General Management employees to total employees has since declined to 4.2% in 1990, still above the pre-1988 average of 3.1%.

Pendant ces 11 ans, l'économie a subi deux récessions. La première consiste en sept diminutions trimestrielles consécutives dans le produit intérieur brut (PIB) commençant au deuxième trimestre de 1981. La deuxième a commencé au deuxième trimestre de 1990. Au cours de cette période, deux changements importants sont survenus dans les réglementations gouvernementales. En 1984, la nouvelle politique aérienne a été déclarée et en 1988, le marché canadien du sud a été libéralisé davantage.

Le nombre total d'employés est un excellent indicateur de l'état de l'économie. Le nombre total d'employés a atteint un sommet de près de 40 milles juste avant la première récession. En 1983, immédiatement après la récession, le nombre total d'employés a chuté de près de 36 milles, puis à 35 milles en 1984. De 1984 à 1989, juste avant le deuxième recul économique, le nombre d'employés a augmenté progressivement.

Au cours de la récession, lorsque l'emploi par catégorie est comparé entre 1982 et 1983, on observe que la diminution la plus forte en termes de pourcentage (-11.7%) fut enregistrée dans la catégorie de la main-d'oeuvre d'entretien. La baisse la plus forte du nombre d'employés en termes absolu (-1,182), était dans la catégorie de "service courant des aéronefs et du trafic". Il est intéressant de noter qu'aucune catégorie n'a enregistré de diminution de la moyenne des salaires pendant cette période.

Sauf pour la catégorie "gestion et administration générales", les diminutions des dépenses salariales étaient rares durant cette période de 11 ans. Il n'y a eu aucune diminution de salaire pour les pilotes et copilotes, la main-d'oeuvre d'entretien et autre personnel. Les catégories "autre personnel navigant" (1985/1986) et "service courant des aéronefs et du trafic" (1986/1987) ont enregistré une seule diminution chacune en termes absolu de salaires tandis que la catégorie "gestion et administration générales" a enregistré trois diminutions de salaires de 1984 à 1987.

Au cours du ralentissement économique de 1990, contrairement à la première récession, la main-d'oeuvre d'entretien a enregistré une hausse à la fois en termes du nombre d'employés et en termes de salaire moyen. La catégorie la plus touchée en 1990 était celle de la gestion et administration générales, avec une baisse de 31.7% du nombre d'employés et une augmentation salariale de 0.7% seulement. Ceci était attribuable en partie à l'augmentation rapide des gestionnaires qui est survenue lors des fusions entre les transporteurs aériens à la fin des années 1980.

En 1980, le nombre d'employés de la catégorie gestion et administration représentait 2.6% du nombre total d'employés des transporteurs aériens. Depuis le niveau le plus bas (2.3%) atteint en 1982 et 1983, le nombre d'employés de cette catégorie n'a cessé d'augmenter pour atteindre un sommet de 6.9% en 1987, pendant la période de fusion avant la déréglementation. La proportion des employés de gestion et administration a depuis lors diminué à 4.2% en 1990, ce qui est encore supérieur à la moyenne de 3.1% enregistrée avant 1988.

Text Table 2.

Employment Data for Major Scheduled Airlines (1980-1990)¹

Year		1980	1981	1982	1983	1984	1985
Pilots & Co-pilots	No.	3,194	3,303	3,217	3,043	2,931	2,942
Total Salaries and Wages	\$	164,321,784	197,126,824	218,355,127	217,953,819	225,109,059	244,859,375
Average Salaries and Wages	\$	51,443	59,690	67,886	71,631	76,803	83,229
Flight Personnel	No.	5,095	5,882	5,728	5,341	5,293	4,957
Total Salaries and Wages	\$	101,443,378	134,201,496	142,788,176	147,635,366	155,012,630	153,115,781
Average Salaries and Wages	\$	19,911	22,816	24,929	27,644	29,288	30,890
General Management	No.	989	948	899	838	968	1,044
Total Salaries and Wages	\$	30,604,480	34,933,359	39,721,263	39,118,613	44,788,204	47,874,818
Average Salaries and Wages	\$	30,937	36,850	44,172	46,695	46,293	45,857
Maintenance Labour	No.	6,587	7,309	6,901	6,092	6,219	6,343
Total Salaries and Wages	\$	155,149,243	180,716,840	193,581,273	195,673,459	209,172,859	218,313,826
Average Salaries and Wages	\$	23,555	24,726	28,052	32,122	33,634	34,418
Aircraft & Traffic	No.	14,153	14,842	14,733	13,551	13,389	13,572
Total Salaries and Wages	\$	298,291,233	348,272,405	384,858,819	384,916,430	405,001,934	427,551,896
Average Salaries and Wages	\$	21,077	23,465	26,122	28,404	30,249	31,502
Other Employees	No.	7,457	7,575	7,575	6,920	6,681	6,681
Total Salaries and Wages	\$	176,018,905	204,085,373	223,939,440	223,531,916	218,314,572	226,997,024
Average Salaries and Wages	\$	23,604	26,944	29,564	32,303	32,676	33,978
Total Employed	No.	37,475	39,858	39,052	35,784	35,481	35,539
Total Salaries and Wages	\$	925,829,023	1,099,336,297	1,203,244,098	1,208,829,603	1,257,399,258	1,318,672,370
Average Salary and Wages	\$	24,705	27,581	30,811	33,782	35,439	37,105

Text Table 3.

Employment Data for Major Scheduled Airlines, 1980-1990¹ (in Constant 1986 Dollars)

Year		1980	1981	1982	1983	1984	1985
Pilots & Co-pilots	No.	3,194	3,303	3,217	3,043	2,931	2,942
Total Salaries and Wages	\$	244,526,464	261,095,131	260,878,288	246,275,502	243,624,523	255,061,849
Average Salaries and Wages	\$	76,552	79,060	81,106	80,938	83,120	86,697
Flight Personnel	No.	5,095	5,882	5,728	5,341	5,293	4,957
Total Salaries and Wages	\$	150,957,408	177,750,326	170,595,192	166,819,623	167,762,587	159,495,605
Average Salaries and Wages	\$	29,630	30,219	29,784	31,237	31,697	32,177
General Management	No.	989	948	899	838	968	1,044
Total Salaries and Wages	\$	45,542,381	46,269,350	47,456,706	44,201,823	48,472,082	49,869,602
Average Salaries and Wages	\$	46,037	48,807	52,774	52,763	50,100	47,768
Maintenance Labour	No.	6,587	7,309	6,901	6,092	6,219	6,343
Total Salaries and Wages	\$	230,876,850	239,360,053	231,279,896	221,099,954	226,377,553	227,410,235
Average Salaries and Wages	\$	35,052	32,750	33,515	36,296	36,401	35,852
Aircraft & Traffic	No.	14,153	14,842	14,733	13,551	13,389	13,572
Total Salaries and Wages	\$	443,885,763	461,287,954	459,807,430	434,933,819	438,313,781	445,366,558
Average Salaries and Wages	\$	31,364	31,080	31,209	32,095	32,737	32,815
Other Employees	No.	7,457	7,575	7,575	6,920	6,681	6,681
Total Salaries and Wages	\$	261,932,894	270,311,752	267,550,108	252,578,436	236,271,182	236,455,233
Average Salaries and Wages	\$	35,125	35,687	35,321	36,501	35,363	35,394
Total Employed	No.	37,475	39,858	39,052	35,784	35,481	35,539
Total Salaries and Wages	\$	1,377,721,760	1,456,074,566	1,437,567,620	1,365,909,156	1,360,821,708	1,373,617,417
Average Salary and Wages	\$	36,764	36,532	36,811	38,171	38,354	38,652

¹ The following companies were included: Air Canada, Canadian Airlines International Limited, Canadian Pacific Airlines, Eastern Provincial Airways, Nordair, Pacific Western Airlines and Wardair.

Tableau explicatif 2.

Effectifs pour les principales lignes aériennes régulières (1980-1990)¹

1986	1987	1988	1989	1990	Année	
3,008	2,851	3,098	3,194	3,155	Nbre.	Pilotes et copilotes
268,646,428	255,144,817	291,115,000	325,826,000	340,947,692	\$	Salaires et traitements
89,325	89,493	93,976	102,004	108,065	\$	Salaires et traitements moyens
5,612	5,491	6,106	6,665	6,278	Nbre.	Autre personnel navigant
166,289,638	165,240,120	191,490,000	216,934,000	215,945,999	\$	Salaires et traitements
29,632	30,093	31,360	32,548	34,397	\$	Salaires et traitements moyens
1,005	2,529	2,391	2,208	1,507	Nbre.	Gestion et administration générales
47,635,154	111,570,946	115,459,000	113,150,000	77,766,929	\$	Salaires et traitements
47,386	44,121	48,299	51,245	51,603	\$	Salaires et traitements moyens
6,092	5,592	6,003	5,933	6,782	Nbre.	Main-d'oeuvre d'entretien
217,569,074	205,161,698	225,592,000	231,195,000	279,401,155	\$	Salaires et traitements
35,712	36,692	37,583	38,968	41,197	\$	Salaires et traitements moyens
13,942	12,883	13,894	14,395	14,991	Nbre.	Service courant des aéronefs et du trafic
445,358,027	406,804,993	442,011,000	462,500,000	505,518,422	\$	Salaires et traitements
31,944	31,578	31,813	32,130	33,721	\$	Salaires et traitements moyens
6,829	7,063	7,311	7,649	7,128	Nbre.	Autre personnel
238,097,853	250,670,262	278,509,000	327,766,000	343,863,106	\$	Salaires et traitements
34,867	35,493	38,095	42,851	48,241	\$	Salaires et traitements moyens
36,487	36,407	38,802	40,044	39,841	Nbre.	Nombre total d'employés
1,383,596,174	1,394,592,836	1,544,170,000	1,677,394,000	1,763,443,303	\$	Salaires et traitements
37,920	38,305	39,796	41,889	44,262	\$	Salaires et traitements moyens

Tableau explicatif 3.

Effectifs pour les principales lignes aériennes régulières, 1980-1990¹ (en dollars constants de 1986)

1986	1987	1988	1989	1990	Année	
3,008	2,851	3,098	3,194	3,155	Nbre.	Pilotes et copilotes
268,646,428	244,391,587	268,061,694	285,812,281	285,311,876	\$	Salaires et traitements
89,325	85,721	86,534	89,477	90,432	\$	Salaires et traitements moyens
5,612	5,491	6,106	6,665	6,278	Nbre.	Autre personnel navigant
166,289,638	158,275,977	176,325,967	190,292,982	180,707,948	\$	Salaires et traitements
29,632	28,825	28,876	28,551	28,784	\$	Salaires et traitements moyens
1,005	2,529	2,391	2,208	1,507	Nbre.	Gestion et administration générales
47,635,154	106,868,722	106,315,838	99,254,386	65,076,928	\$	Salaires et traitements
47,386	42,261	44,474	44,952	43,183	\$	Salaires et traitements moyens
6,092	5,592	6,003	5,933	6,782	Nbre.	Main-d'oeuvre d'entretien
217,569,074	196,515,036	207,727,440	202,802,632	233,808,497	\$	Salaires et traitements
35,712	35,145	34,607	34,182	34,475	\$	Salaires et traitements moyens
13,942	12,883	13,894	14,395	14,991	Nbre.	Service courant des aéronefs et du trafic
445,358,027	389,659,955	407,008,287	405,701,754	423,027,968	\$	Salaires et traitements
31,944	30,247	29,293	28,184	26,218	\$	Salaires et traitements moyens
6,829	7,063	7,311	7,649	7,128	Nbre.	Autre personnel
238,097,853	240,105,615	256,453,959	287,514,035	287,751,553	\$	Salaires et traitements
34,867	33,997	35,078	37,588	40,369	\$	Salaires et traitements moyens
36,487	36,407	38,802	40,044	39,841	Nbre.	Nombre total d'employés
1,383,596,174	1,335,816,893	1,421,887,661	1,471,398,246	1,475,684,772	\$	Salaires et traitements
37,920	36,691	36,644	36,745	37,039	\$	Salaires et traitements moyens

¹ Les compagnies suivantes ont été combinées: Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International, les Lignes aériennes Canadien Pacifique, Eastern Provincial Airways, Nordair, Pacific Western Airlines et Wardair.

In constant 1986 dollars, total average salaries have remained unchanged over the eleven year period, from \$36,764 in 1980 to \$37,039 in 1990. This is an increase of only 0.7%. In real terms, total salaries have fallen by 4.2% since their peak of \$38,652 in 1985. Since 1980, all categories of employees except Pilots and Co-pilots and Other Employees have seen real declines in average salary. The largest declines in real terms were in Aircraft Servicing (-10.0%), General Management (-6.2%), Flight Personnel (-2.9%) and Maintenance Labour (-1.6%).

In summary, changes in the level of employment did correspond to changes in the economy, as did average salaries for some categories. Constant dollar total salaries have remained stable.

An Overview of the Canadian Air Fare Indexes¹, 1986-1990

This study presents a composite picture of the annual trends in the price of travel on domestic routes for the period 1986-1990. Domestic air fare indexes are also compared to the Consumer Price Index (CPI) for air transportation.

The implementation of a new economic regulatory reform for air transportation in Canada on January 1, 1988, resulted in substantial price shifts. With this reform, changes in domestic air fares utilized by travellers were expected as a result of increases in both price competition and service competition.

In 1990, the air fare index for all fares for domestic scheduled services operated by Level I carriers (Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.) reached 133.2, up 9.5% compared to the previous year. The economy² and discount fares jointly explained this progression. They jumped sharply (10.1% and 9.1%), to average 139.8 and 125.1 respectively. It should be noted that the economy fares posted their seventh consecutive annual increase.

For the second year since the air transportation regulatory reform took place in Canada, economy fares rose faster in the northern sector (11.2%), where services are still regulated, than in the southern sector (9.9%). Also, in 1990, discount fare levels were higher than the 1989 levels for all northern and southern services. In the regulated zone, they rose by 8.2%, while they jumped by 9.2% in the deregulated zone.

En termes de dollars constants de 1986, les salaires totaux moyens ont peu changé au cours des 11 dernières années, de \$36,764 en 1980 à \$37,039 en 1990. Ceci représente une augmentation de seulement 0.7%. En termes réels, les salaires totaux ont chuté de 4.2% depuis leur sommet de \$38,652 atteint en 1985. Depuis 1980, toutes les catégories d'emploi, excepté les pilotes et copilotes et la catégorie autres employés, ont enregistré des baisses, en termes réels, des salaires moyens. Les diminutions les plus fortes en termes réels furent réalisées dans la catégorie "service courant des aéronefs" (-10.0%), "gestion et administration" (-6.2%), "autre personnel navigant" (-2.9%) et "main-d'oeuvre d'entretien" (-1.6%).

En résumé, les changements dans les niveaux de l'emploi correspondent aux changements dans les niveaux d'activité de l'économie, tout comme les salaires moyens pour certaines catégories. Les salaires en dollars constants sont demeurés stables.

Un aperçu des indices des tarifs aériens canadiens¹, 1986-1990

L'exposé qui suit présente un tableau d'ensemble des tendances annuelles dans le prix des voyages sur les liaisons intérieures pour la période 1986-1990. Les indices des tarifs aériens intérieurs sont également comparés à l'indice des prix à la consommation (IPC) pour le transport aérien.

La mise en oeuvre d'une nouvelle réforme de la réglementation économique du transport aérien au Canada le 1^{er} janvier 1988, a résulté en des changements de prix substantiels. Avec cette réforme, des changements dans les tarifs aériens utilisés par les voyageurs se déplaçant au Canada étaient anticipés suite à une amélioration de la situation concurrentielle à la fois au niveau des prix et des services.

En 1990, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I (Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée) a atteint 133.2, en hausse de 9.5% par rapport à l'année précédente. Les tarifs économiques² et réduits expliquent conjointement cette progression; ils se sont nettement accrus (10.1% et 9.1%), pour s'établir à 139.8 et 125.1 respectivement. Il convient de noter que les tarifs économiques ont enregistré leur septième augmentation annuelle consécutive.

Pour la deuxième année depuis que la réforme de la réglementation du transport aérien a été introduite au Canada, les tarifs économiques se sont accrus plus rapidement dans le secteur nord (11.2%), où les services sont encore réglementés, que dans le secteur sud (9.9%). Également, en 1990, les niveaux des tarifs réduits étaient supérieurs aux niveaux de 1989 pour l'ensemble des services dans les secteurs nord et sud. Dans la zone réglementée, ils ont augmenté de 8.2% alors qu'ils se sont accrus de 9.2% dans la zone déréglementée.

¹ The methodology for these indexes appears in the January-March 1988 issue of the publication **Air Carrier Operations in Canada**, Catalogue No. 51-002.

² Includes business class fares.

¹ La méthode pour les indices des tarifs aériens est présentée dans l'édition de janvier-mars 1988 de la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, n° 51-002 au catalogue.

² Comprend la classe affaires.

In international markets, the non-seasonally adjusted air fare index for all fares rose by 3.4% in 1990. Compared to a year ago, the economy fare index advanced by 7.0% and the discount fare index, by 2.1%.

On a year-to-year basis, all indexes presented in Figure 1 have followed a steady pattern of growth since 1986, with the exception of the discount fare index and the air component of the CPI in 1988. The principal factor explaining the increased price discounting in Canada, between 1987 and 1988, can be attributed to the intense competition for market shares between the three major carriers (i.e. Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair) operating during that period.

Figure 1 also shows that between 1986 and 1990, the domestic air fare indexes, relative to the base year 1986, increased at a higher rate than the Consumer Price Index for air transportation.

The comparison of the air fare indexes with the air component of the CPI, shows substantial differences between the two series. Figures 1 and 2 reveal that except for economy fares, the two series followed the same upward trend. These figures also show similar variations although the levels of the indexes are different.

In this regard, the ratio of the domestic index for all fares to the Consumer Price Index for air transportation has hovered between 1.02 in 1987 and 1.27 in 1989. Over the study period, the air fare indexes for all fares, economy fares and discount fares have risen by 33.2%, 39.8% and 25.1% respectively, as opposed to a 9.6% increase for the air component of the CPI.

It should be noted that the CPI for air transportation is based on excursion and seat sale fares. Furthermore, it is based on domestic and international routes. So, if the air fare index derived from the Fare Basis Survey also encompassed the international sector, the difference between the domestic air fare index and the air component of the Consumer Price Index would be smaller than the one shown in Figure 1, as the domestic index grew faster (4.2 times faster) than the international index.

The lower increases in the international sector can be partly explained by the fact that prices on the international routes are governed by bilateral and multilateral agreements. These agreements vary in the degree to which they restrict fare movements.

Source: **Consumer Prices and Price Indexes**, quarterly, 62-010.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs non désaisonnalisés a augmenté de 3.4% en 1990. Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de la classe économique a progressé de 7.0% et l'indice des tarifs réduits, de 2.1%.

Sur la base d'une année à l'autre, tous les indices présentés à la figure 1 ont suivi le même profil de croissance soutenue depuis 1986, à l'exception des indices de tarifs réduits et de la composante du transport aérien de l'IPC en 1988. Le principal facteur expliquant la réduction accrue des tarifs au Canada, entre 1987 et 1988, peut être attribué à la concurrence intense entre les trois principaux transporteurs (c.-à-d. Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair) de cette période pour acquérir une plus grande part du marché.

La figure 1 montre aussi qu'entre 1986 et 1990, les indices de tarifs aériens intérieurs, relativement à l'année de base 1986, ont augmenté à un rythme plus rapide que l'indice des prix à la consommation pour le transport aérien.

La comparaison des indices des tarifs aériens avec la composante du transport aérien de l'IPC, montre des différences substantielles entre les deux séries. Les figures 1 et 2 révèlent qu'à l'exception des tarifs de la classe économique, les deux séries ont suivi la même hausse tendancielle. Ces données montrent également des variations similaires bien que les niveaux des indices soient différents.

À cet égard, le rapport entre l'indice de tous les tarifs aériens pour les services intérieurs et l'indice des prix à la consommation pour le transport aérien a oscillé entre 1.02 en 1987 et 1.27 en 1989. Au cours de la période sous étude, les indices des tarifs aériens pour tous les tarifs, les tarifs économiques et les tarifs réduits se sont accrues de 33.2%, 39.8% et 25.1% respectivement, comparativement à une hausse de 9.6% pour la composante du transport aérien de l'IPC.

Il convient de souligner que l'IPC pour le transport aérien est établi d'après les tarifs excursion et de solde de places. De plus, il est fondé sur les routes intérieures et internationales. Aussi, si l'indice des tarifs aériens provenant de l'Enquête sur la base tarifaire englobait également le secteur international, la différence entre l'indice des tarifs aériens intérieurs et la composante transport aérien de l'indice des prix à la consommation serait inférieure à celle présentée à la figure 1, puisque l'indice intérieur a progressé plus rapidement (4.2 fois plus rapidement) que l'indice international.

Les hausses moins importantes dans le secteur international s'expliquent en partie par le fait que des accords bilatéraux et multilatéraux régissent les prix sur les routes internationales. Ces accords diffèrent dans le degré auquel ils restreignent les mouvements de tarifs.

Source: **Prix à la consommation et indices des prix**, trimestriel, 62-010.

Figure 1

Comparative Price Indexes: Air Fare
Index Vs Consumer Price Index -
Air Transportation, 1986-1990

Figure 1

Indices comparatifs des prix: indices des tarifs
aériens par rapport à l'indice des prix à la
consommation - transport aérien, 1986-1990

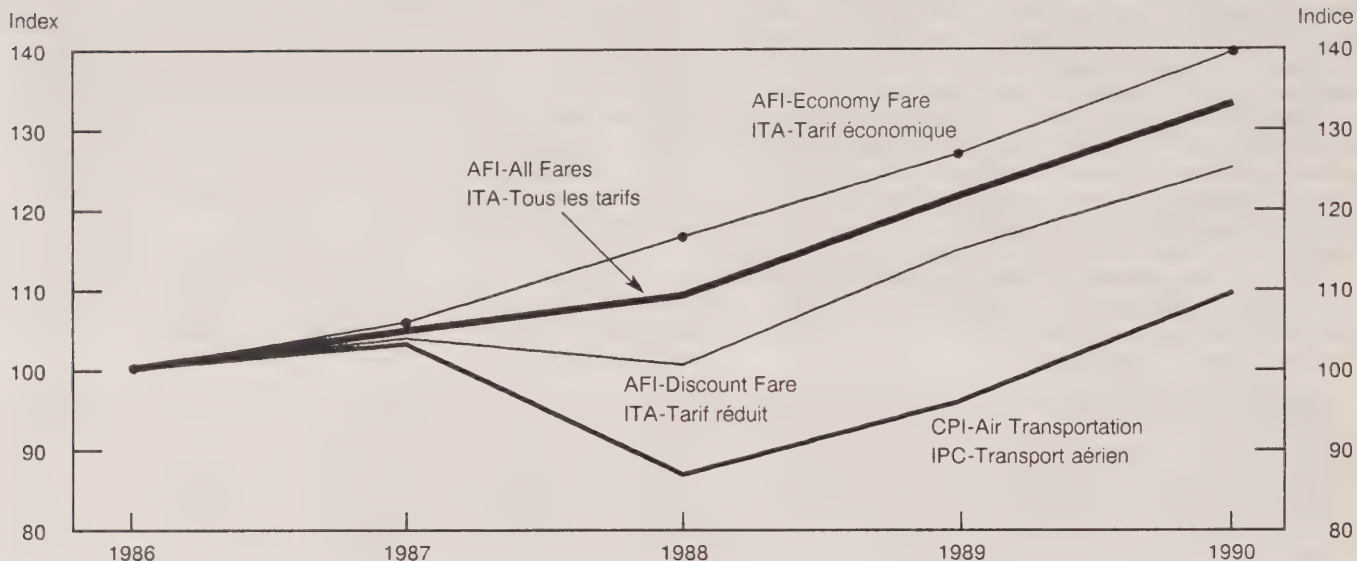
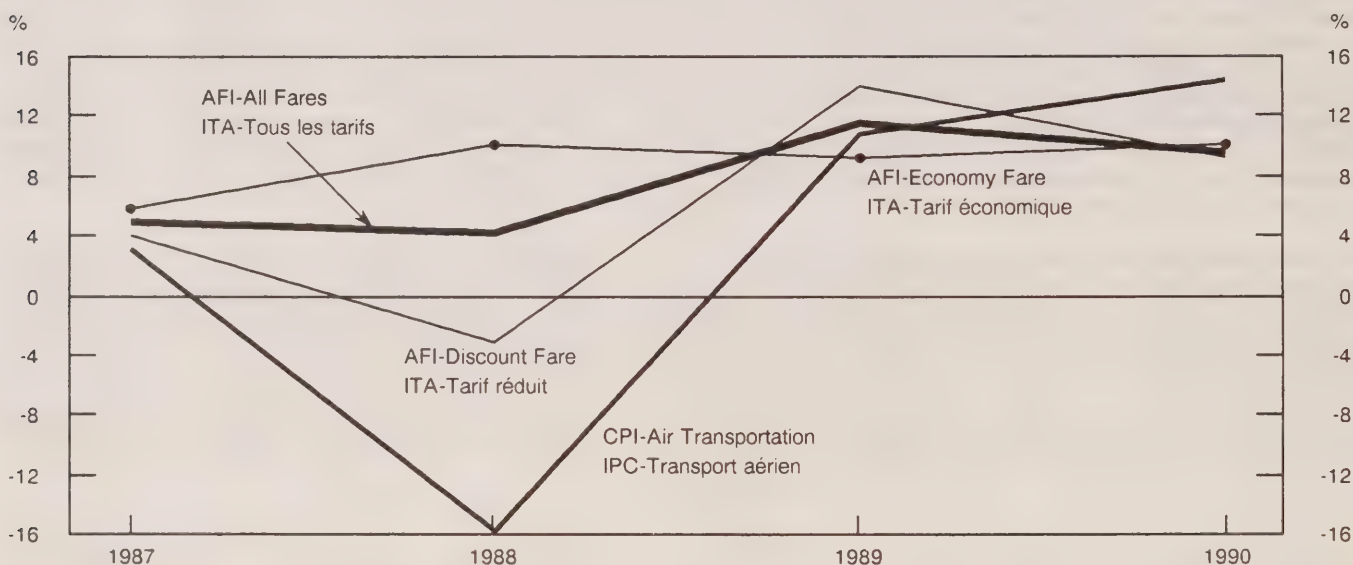


Figure 2

Percentage Change from a Year Ago for
the Air Fare Indexes and Consumer Price
Index - Air Transportation, 1986-1990

Figure 2

Taux de variation par rapport à l'année précédente
des indices des tarifs aériens et de l'indice des prix
à la consommation - transport aérien, 1986-1990



Discount Fares by Day of the Week

This study presents an analysis of the effects on consumers of the use of discount fares by the airlines. This analysis will examine market segmentation by day of the week using the Fare Basis data for the period 1989-1990.

A business traveller's demand to be in a certain city for a certain time is usually less elastic than someone retired going to visit a relative. Because of this, the Toronto-Ottawa-Montréal market was chosen as it is used mostly for business purposes and less for discretionary (or vacation) travel. Similarly, the U.S. southern market (selected destinations) was used to examine discretionary travel.

Selected Domestic Markets

In 1990, Saturday travellers in the Toronto-Ottawa-Montréal corridor paid, on average, almost 40% less than travellers who flew on Tuesday. These discounted passengers were uniformly distributed throughout the week. Except for Saturdays, where the proportion of passengers was below 10.0% (7.9%), the percentages ranged from 12.3% on Mondays to 17.5% on Fridays. Almost 50% of the deep discount passengers travelled on week-ends (defined as Saturday and Sunday) and on Fridays.

As evidenced in Text Table 4, 73.2% of the passengers who travelled on Saturdays and Sundays used discount fares, of which 61.1% and 59.6% respectively were discounted by 30% or more off the economy fares. Less than four out of every ten passengers who flew on Tuesdays benefitted from the deeply discounted low-price air fare products. Thus, if more deep discounting prevailed on the Saturdays and Sundays, it is also on those days of the week that the average deep discount fares were highest, \$67.90 and \$70.20 respectively (see Text Table 5).

As indicated in Text Table 4, between 1989 and 1990, the proportion of passengers travelling at discount fares in these markets increased for all days of the week, except Mondays. The variations hovered between -3.6 percentage points on Mondays and 22.9 percentage points on Saturdays.

Generally, the proportion of discount passengers is lower on short routes. An exception, however, is the Toronto-Ottawa-Montréal market where the strong increases in the use of deeply discounted air fares between 1989 and 1990 reflected the presence of additional carriers and intense fare competition which was used to stimulate new demand.

As presented in Text Table 5, the corresponding average discount fares showed variations ranging between -12.3% (from \$86.30 to \$75.70) on Saturdays to 19.3% (from \$76.80 to \$91.60) on Mondays. This suggests that the variations in the levels of discount fares can influence the use of these fares during the week, even for a less discretionary market such as the 'golden' triangle.

Tarifs réduits selon les jours de la semaine

L'exposé qui suit présente une analyse des effets sur les consommateurs de l'utilisation de tarifs réduits par les compagnies aériennes. L'analyse examinera la segmentation du marché selon le jour de la semaine à l'aide de données sur la base tarifaire pour la période 1989-1990.

La demande d'un voyageur d'affaires qui doit se rendre dans une ville donnée à un moment donné est habituellement moins élastique que celle d'une personne retraitée qui va visiter un parent. À cause de cela, le marché Toronto-Ottawa-Montréal fut choisi puisqu'il correspond davantage à un marché d'affaires qu'à un marché discrétionnaire (ou vacances). Similairement, le marché du sud des États-Unis (certaines destinations) fut choisi pour examiner un marché discrétionnaire.

Certains marchés canadiens

En 1990, les voyageurs du samedi dans le couloir Toronto-Ottawa-Montréal payaient, en moyenne, près de 40% de moins que les passagers qui voyageaient le mardi. Le nombre de passagers était réparti uniformément au cours de la semaine. À l'exception des samedis, où la proportion de passagers était inférieure à 10.0% (7.9%), les pourcentages variaient entre 12.3% les lundis et 17.5% les vendredis. Près de 50% des passagers voyageant à tarifs très réduits le faisaient pendant les fins de semaine (c'est-à-dire le samedi et le dimanche) et les vendredis.

Comme le montre le tableau explicatif 4, 73.2% des passagers qui ont voyagé les samedis et dimanches l'ont fait à tarifs réduits, dont respectivement 61.1% et 59.6% ont obtenu un rabais de 30% ou plus sur le plein tarif de la classe économique. Moins de quatre passagers sur dix voyageant les mardis ont profité de tarifs très réduits. Ainsi, non seulement on offrait davantage de tarifs très réduits les samedis et les dimanches, mais c'est également les samedis et dimanches que la moyenne des tarifs très réduits était la moins élevée, soit \$67.90 et \$70.20 respectivement (voir tableau explicatif 5).

Tel qu'il est indiqué au tableau explicatif 4, entre 1989 et 1990, la proportion de passagers voyageant à rabais dans ces marchés a augmenté pour tous les jours, à l'exception des lundis. Les variations ont oscillé entre -3.6 points de pourcentage les lundis et 22.9 points de pourcentage les samedis.

Généralement, la proportion des passagers profitant de réductions tarifaires est plus faible sur les routes plus courtes. Toutefois, le couloir Toronto-Ottawa-Montréal fait exception à la règle: les fortes hausses dans l'utilisation de tarifs très réduits entre 1989 et 1990 découlent de la présence de nouveaux transporteurs et d'une intense concurrence tarifaire afin de stimuler la demande.

Tel que présenté au tableau explicatif 5, les tarifs réduits moyens correspondants montrent des variations se situant entre -12.3% (de \$86.30 à \$75.70) les samedis et 19.3% (de \$76.80 à \$91.60) les lundis. Ceci suggère que les variations des niveaux de tarifs réduits peuvent influencer sur l'utilisation de ces tarifs au cours de la semaine, même pour un marché moins discrétionnaire comme le triangle d'or.

It should be noted that deep discount fares strongly increased in 1990 compared to 1989 for all days, except week-ends. The increases during the week ranged between 21.2% on Mondays and 44.2% on Wednesdays. In 1989, the average percentage discounts off economy fares ranged from 52.4% on Sundays to 57.5% on Wednesdays. In the next year, they decreased and ranged from 41.3% on Wednesdays to 48.5% on Fridays.

Selected U.S. Southern Markets

Contrary to the situation observed in the 'golden' triangle, the proportion of discount carriage for services between Canada and the selected U.S. southern destinations has no direct relation to the day of the week. The proportion of passengers travelling at discount fares stood at approximately 80%, no matter what the day. Similar to the less discretionary market, the distribution of passengers was uniform during the week. It hovered between 12.2% on Tuesdays and 15.4% on Wednesdays.

In these more discretionary markets, the price-sensitive travellers (approximately three out of every five passengers travelled on deep discount fares) paid relatively higher discount fares (\$166.90) on Sundays.

The data in Text Table 4 show that over the study period, the proportion of passengers travelling at discount fares increased for all days of the week, except on Sundays and Fridays. The increases in percentage points ranged between 0.9 on Tuesdays and 7.8 on Wednesdays. The corresponding average discount fares showed increases ranging between 1.1% (\$141.30 to \$142.80) on Tuesdays to 17.7% (\$137.40 to \$161.70) on Fridays. On Mondays, they decreased by 0.6% (\$154.10 to \$153.20).

The differences in the average discount fare levels are largely due to the strong increases observed in the average shallow discount fare levels for all days of the week, except on Wednesdays. It should be noted that in 1989, the average percentage discounts off economy fares ranged from 20% on Sundays to 25% on Saturdays. In 1990, these percentage discounts clearly decreased. They hovered between 10% on Wednesdays and 19% on Saturdays.

Il convient de souligner que les tarifs très réduits se sont fortement accrus en 1990 par rapport à 1989 pour tous les jours, à l'exception des fins de semaine. Les augmentations en semaine ont varié entre 21.2% les lundis et 44.2% les mercredis. En 1989, la moyenne des pourcentages de rabais par rapport au tarif économique variaient entre 52.4% les dimanches et 57.5% les mercredis, pour ensuite décroître l'année suivante et osciller entre 41.3% les mercredis et 48.5% les vendredis.

Certains marchés du sud des États-Unis

Contrairement à la situation observée dans le triangle d'or, le pourcentage de rabais pour les services entre le Canada et certaines destinations du sud des États-Unis n'a aucun lien direct avec le jour de la semaine. La proportion de passagers voyageant à tarifs réduits s'établissaient à environ 80% peu importe le jour de la semaine. Similairement au marché moins discrétionnaire, la répartition des passagers était uniforme au cours de la semaine, oscillant entre 12.2% les mardis et 15.4% les mercredis.

Sur ces marchés plus discrétionnaires, les passagers sensibles aux prix (environ trois passagers sur cinq voyageaient à tarifs très réduits) ont payé des tarifs réduits relativement plus élevés les dimanches, soit \$166.90.

Les données présentées au tableau explicatif 4 montrent qu'au cours de la période sous étude, la proportion de passagers voyageant à tarifs réduits s'est accrue pour tous les jours de la semaine à l'exception des dimanches et vendredis. Les augmentations en points de pourcentage ont varié entre 0.9 les mardis et 7.8 les mercredis. Les tarifs réduits moyens correspondants ont présenté des hausses variant entre 1.1% (\$141.30 à \$142.80) les mardis et 17.7% (\$137.40 à \$161.70) les vendredis. Les lundis, ils ont diminué de 0.6% (\$154.10 à \$153.20).

Ces différences dans les niveaux moyens des tarifs réduits s'expliquent largement par les fortes augmentations observées dans les niveaux moyens des tarifs intermédiaires pour tous les jours de la semaine, à l'exception des mercredis. Il convient de noter qu'en 1989, la moyenne des pourcentages de rabais par rapport au tarif économique variaient entre 20% les dimanches et 25% les samedis. En 1990, ces pourcentages de rabais ont nettement diminué. Ils ont oscillé entre 10% les mercredis et 19% les samedis.

Text Table 4.

Distribution of Discounted Passengers by Day of the Week – Selected Domestic and U.S. Southern Markets, 1990

Tableau explicatif 4.

Répartition des passagers voyageant à tarifs réduits, selon le jour de la semaine – Certains marchés canadiens et du sud des États-Unis, 1990

Day of the Week Jour de la semaine	Fare Groups – Groupes tarifaires					
	All Discounts		Shallow Discounts		Deep Discounts	
	Tous les tarifs réduits		Tarifs intermédiaires		Tarifs très réduits	
	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation
	%	Point of/ de %	%	Point of/ de %	%	Point of/ de %
A) Selected Domestic Markets – Certains marchés canadiens						
Sunday – Dimanche	73.2	3.1	13.6	-1.7	59.6	4.8
Monday – Lundi	60.2	-3.6	18.0	0.2	42.2	-3.9
Tuesday – Mardi	55.1	5.1	17.6	-4.7	37.5	9.8
Wednesday – Mercredi	56.5	16.6	14.6	-9.0	41.9	25.5
Thursday – Jeudi	58.6	18.3	16.4	-5.5	42.3	23.9
Friday – Vendredi	62.9	22.5	15.3	-6.0	47.6	28.4
Saturday – Samedi	73.2	22.9	12.0	-7.3	61.1	30.1
B) Selected U.S. Southern Markets – Certains marchés du sud des États-Unis						
Sunday – Dimanche	79.7	-2.1	22.4	3.2	57.3	-5.3
Monday – Lundi	81.7	2.8	19.6	4.3	62.1	-1.6
Tuesday – Mardi	79.3	0.9	12.8	1.5	66.5	-0.6
Wednesday – Mercredi	83.4	7.8	24.9	13.0	58.6	-5.0
Thursday – Jeudi	82.2	3.6	19.7	7.1	62.5	-3.5
Friday – Vendredi	76.6	-1.4	22.4	8.6	54.2	-10.1
Saturday – Samedi	84.2	7.4	14.6	0.4	69.6	7.0

Text Table 5.

**Average Discount Air Fares by Day of the Week –
Selected Domestic and U.S. Southern Markets,
1990**

Tableau explicatif 5.

**Moyenne des tarifs aériens réduits, selon le jour de la
semaine – Certains marchés canadiens et du sud des
États-Unis, 1990**

Day of the Week Jour de la semaine	Fare Groups – Groupes tarifaires					
	All Discounts		Shallow Discounts		Deep Discounts	
	Tous les tarifs réduits		Tarifs intermédiaires		Tarifs très réduits	
	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation
	\$	%	\$	%	\$	%
A) Selected Domestic Markets – Certains marchés canadiens						
Sunday – Dimanche	78.7	5.9	115.7	11.4	70.2	6.4
Monday – Lundi	91.6	19.3	124.3	13.3	77.7	21.2
Tuesday – Mardi	99.3	9.6	125.8	0.6	86.9	38.4
Wednesday – Mercredi	97.0	-2.3	124.8	-1.1	87.4	44.2
Thursday – Jeudi	93.3	-3.1	123.0	-1.7	81.8	32.1
Friday – Vendredi	90.3	-4.0	122.9	-1.4	79.8	32.6
Saturday – Samedi	75.7	-12.3	115.1	-3.6	67.9	3.3
B) Selected U.S. Southern Markets – Certains marchés du sud des États-Unis						
Sunday – Dimanche	166.9	3.7	244.0	9.6	136.8	-3.7
Monday – Lundi	153.2	-0.6	239.1	13.0	126.1	-10.2
Tuesday – Mardi	142.8	1.1	235.8	19.6	125.0	-5.2
Wednesday – Mercredi	147.0	10.4	208.5	2.6	120.9	0.8
Thursday – Jeudi	154.5	9.0	244.4	13.3	126.3	-1.1
Friday – Vendredi	161.7	17.7	238.7	16.4	129.9	5.6
Saturday – Samedi	151.4	5.2	232.9	11.2	134.3	4.1

Section 1
THE YEAR IN REVIEW

Table 1.1

Ratios – Canadian Air Carriers, Level I, 1988-1990

Section 1
REVUE DE L'ANNÉE

Tableau 1.1

Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1988-1990

	Year Année	Total ¹	Air Canada
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	1988 1989 1990	0.095 0.099 0.104	0.103 0.107 0.109
	\$		
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services réguliers	1988 1989 1990	0.401 0.375 0.372	0.392 0.375 0.365
	\$		
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	1988 1989 1990	0.781 0.806 0.852	0.826 0.854 0.865
	\$		
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	1988 1989 1990	141 759 142 644 145 130	129 515 135 900 143 148
	\$		
Total operating revenues to total operating ex- penses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	1988 1989 1990	103.00 99.70 98.21	105.30 103.68 98.74
	%		
Total assets to total liabilities – Total de l'actif par rapport au total du passif	1988 1989 1990	133.90 130.48 128.88	141.50 139.53 131.24
	%		
Rate of return on investment – Taux de rendement de l'investissement	1988 1989 1990	4.70 3.79 1.74	6.30 6.81 1.73
	%		
	Year Année	Canadian	Wardair
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	1988 1989 1990	0.096 0.096 0.098	0.061 0.072 ...
	\$		
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services réguliers	1988 1989 1990	0.438 0.390 0.384	0.275 0.290 ...
	\$		
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	1988 1989 1990	0.830 0.811 0.836	0.515 0.593 ...
	\$		
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	1988 1989 1990	148 136 140 427 147 734	213 673 224 164 ...
	\$		
Total operating revenues to total operating ex- penses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	1988 1989 1990	101.80 97.16 97.53	95.90 88.83 ...
	%		
Total assets to total liabilities – Total de l'actif par rapport au total du passif	1988 1989 1990	130.70 122.82 125.24	121.40 117.26 ...
	%		
Rate of return on investment – Taux de rendement de l'investissement	1988 1989 1990	3.00 -1.19 1.78	3.30 2.31 ...
	%		

¹ 1988 and 1989 total figures include Air Canada, Canadian and Wardair. 1990 total figures include Air Canada and Canadian. – Les totaux de 1988 et 1989 incluent les données d'Air Canada, Canadien et Wardair. Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadien.

Table 1.2

Selected Economic and Demographic Indicators,
1990

Tableau 1.2

Indicateurs économiques et démographiques choisis,
1990

		1989	1990	Change Variation %
Population of Canada – Population du Canada	'000	26 240.3	26 602.6	1.4
Employed labour force (s.a.) – Population active occupée (dés.)	'000	12 486.0	12 572.0	0.7
Disposable income ¹ – Revenu disponible ¹	\$'000'000	431 411.0	454 809.0	5.4
Per capita disposable income ¹ – Revenu disponible par habitant ¹	\$	16 440.8	17 096.4	4.0
Per capita trip spending (including fares) ² – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	..³	446.0	...
– International travel – Voyages internationaux	\$	478.0	..	...
Average spending per trip (including fares) ⁴ – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport) ⁴				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	..³	690.0	...
– International travel – Voyages internationaux	\$	1 014.0	..	...
Average cost of air fares (Level I carriers) – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	174.4	190.2	9.1
– International travel – Voyages internationaux	\$	327.9	337.8	3.0
Consumer Price Index – Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
– All items – Ensemble		114.0	119.5	4.8
– Transportation – Transports		111.1	117.3	5.6
– Public transportation – Transport public		104.2	115.5	10.8
Travel price index – Indice des prix des voyages	1986 = 100	113.3	121.2	7.0
Air fare index (Level I carriers) – Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100			
– Domestic travel – Voyages intérieurs		121.6	133.2	9.5
– International travel – Voyages internationaux		104.4	108.0	3.4
Index of real domestic product (s.a.) – Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
– All industries – Toutes les industries		113.4	113.8	0.4
– Transport industry – Industrie du transport		111.4	108.5	-2.6
– Air transportation – Transport aérien		114.2	111.1	-2.7
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product – Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie du transport	%	17.1	17.1	...

(s.a.) – seasonally adjusted. – (dés.) – désaisonnalisé.

¹ Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. – Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.**Source:** Canadian Statistical Review and Bank of Canada. – Revue statistique du Canada et Banque du Canada.² Includes international passenger fares. – Comprend le prix du transport des voyages internationaux.³ This figure is not available for the year 1989, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. – Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1989, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans.⁴ Relates to overnight trips by Canadian residents travelling by plane. – For overseas trips, includes other modes of transportation. – Correspond aux voyages d'une nuit ou plus effectués par les résidents canadiens voyageant par avion. Pour les voyages outre-mer, comprend d'autres modes de transport.

Part I
COMMERCIAL AVIATION

Section 2
OPERATING STATISTICS

Table 2.1

Operating Statistics – Canadian Air Carriers, 1990

Partie I
AVIATION COMMERCIALE

Section 2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens, 1990

	Levels I-III			Levels I-IV		
	Niveaux I-III			Niveaux I-IV		
	1989	1990	Change Variation	1989	1990	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services						
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	91	103	13.2	271	284	4.8
Passengers – Passagers	35 746	36 263	1.4	37 175	36 785	-1.0
Goods carried – Marchandises transportées kg	604 520	611 698	1.2	658 403	638 700	-3.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	65 663 758	69 217 824	5.4	68 123 002	69 387 767	1.9
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	6 566 376	6 921 782	5.4	6 812 300	6 938 777	1.9
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	1 552 176	1 667 287	7.4	1 702 305	1 679 361	-1.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	8 118 552	8 589 070	5.8	8 514 605	8 618 138	1.2
Hours flown – Heures de vol	1 588	1 630	2.6	2 238	2 259	1.0
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	30 270	30 132	-0.5	30 734	30 299	-1.4
Goods carried – Marchandises transportées kg	489 574	494 104	0.9	490 865	495 205	0.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	50 265 296	50 073 328	-0.4	50 390 650	50 110 672	-0.6
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	5 026 530	5 007 333	-0.4	5 039 065	5 011 067	-0.6
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	1 462 240	1 558 037	6.6	1 462 549	1 558 584	6.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	6 488 770	6 565 370	1.2	6 501 614	6 569 651	1.0
Hours flown – Heures de vol	1 214	1 245	2.6	1 256	1 275	1.5
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	5 476	6 131	12.0	6 441	6 486	0.7
Goods carried – Marchandises transportées kg	114 946	117 594	2.3	167 538	143 495	-14.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	15 398 462	19 144 496	24.3	17 732 352	19 277 095	8.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 539 846	1 914 450	24.3	1 773 235	1 927 710	8.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	89 936	109 250	21.5	239 756	120 777	-49.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 629 783	2 023 700	24.2	2 012 991	2 048 486	1.8
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	370	384	3.8	604	612	1.3
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	4	1	-77.2	378	373	-1.3
Hours flown: total – Heures de vol: total	374	385	2.8	982	985	0.3

¹ Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 2.2

Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1990

Tableau 2.2

Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1990

	Domestic		Transborder		Other international	
	Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
All services – Tous les services						
Passengers – Passagers	24 161	-0.9	6 336	-1.5	6 316	-0.6
Goods carried – Marchandises transportées kg	413 752	-4.4	59 637	4.1	161 191	-4.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	24 964 978	0.9	11 023 276	0.2	33 413 189	3.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	2 496 498	0.9	1 102 328	0.2	3 341 319	3.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	544 470	1.6	140 555	-4.4	993 468	-2.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	3 040 968	1.0	1 242 883	-0.3	4 334 787	1.8
Hours flown – Heures de vol	1 747	1.4	224	7.1	287	-6.3
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	22 638	-1.8	4 266	3.0	3 422	-3.1
Goods carried – Marchandises transportées kg	304 784	-3.0	42 750	5.8	147 755	8.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	23 277 733	-2.9	6 207 735	9.8	20 638 365	-0.6
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	2 327 773	-2.9	620 773	9.8	2 063 837	-0.6
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	483 331	1.6	121 147	8.1	954 121	9.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	2 811 104	-2.1	741 921	9.5	3 017 958	2.2
Hours flown – Heures de vol	969	1.4	151	9.0	157	-3.4
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	1 523	14.9	2 070	-9.5	2 894	2.4
Goods carried – Marchandises transportées kg	108 968	-8.2	16 887	0.3	13 436	-58.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	1 687 246	115.1	4 815 541	-9.9	12 774 824	10.1
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	168 725	115.1	481 554	-9.9	1 277 482	10.1
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	61 139	1.6	19 408	-44.6	39 346	-72.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	229 864	65.8	500 962	-12.0	1 316 829	0.9
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	464	2.3	72	3.3	71	-10.5
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	314	0.1	...	...	59	-8.1
Hours flown: total – Heures de vol: total	778	1.4	72	3.3	130	-9.4

Table 2.3

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Level I, 1990**

Tableau 2.3

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, 1990**

		Total ¹			Air Canada		
		1989	1990	Change	1989	1990	Change
				Variation			Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services							
Passengers – Passagers		24 936	23 123	-7.3	14 329	13 665	-4.6
Goods carried – Marchandises transportées	kg	439 757	433 881	-1.3	271 546	277 359	2.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		53 048 111	50 125 033	-5.5	26 195 020	26 676 125	1.8
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		5 304 811	5 012 503	-5.5	2 619 502	2 667 613	1.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 459 952	1 525 632	4.5	869 149	941 260	8.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		6 764 763	6 538 135	-3.4	3 488 651	3 608 873	3.4
Hours flown – Heures de vol		731	690	-5.6	374	366	-2.2
Scheduled services – Services réguliers							
Passengers – Passagers		22 794	21 521	-5.6	13 693	12 971	-5.3
Goods carried – Marchandises transportées	kg	433 606	431 482	-0.5	270 768	277 067	2.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		46 683 600	46 127 650	-1.2	23 916 081	24 504 026	2.5
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		68 414 542	67 011 466	-2.1	34 760 746	34 821 303	0.2
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	68.24	68.84	...	68.80	70.37	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		4 668 360	4 612 765	-1.2	2 391 608	2 450 403	2.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 433 255	1 518 701	6.0	864 976	939 603	8.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		6 101 615	6 131 466	0.5	3 256 584	3 390 005	4.1
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		10 001 255	10 049 090	0.5	5 383 525	5 422 146	0.7
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	61.01	61.02	...	60.49	62.52	...
Hours flown – Heures de vol		677	654	-3.4	361	354	-1.9
Charter services – Services d'affrètement							
Passengers – Passagers		2 143	1 602	-25.2	636	694	9.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg	6 151	2 399	-61.0	778	292	-62.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		6 364 511	3 997 383	-37.2	2 278 939	2 172 099	-4.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		636 451	399 738	-37.2	227 894	217 210	-4.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		26 697	6 931	-74.0	4 173	1 657	-60.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		663 148	406 670	-38.7	232 066	218 867	-5.7
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		54	36	-33.7	13	12	-10.0
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-	-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		54	36	-33.7	13	12	-10.0

See notes at end of table. – Voir notes à la fin du tableau.

Table 2.3

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Level I, 1990 – Concluded**

Tableau 2.3

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, 1990 – fin**

	Canadian			Wardair		
	1989	1990	Change Variation	1989	1990	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services						
Passengers – Passagers	8 541	9 458	10.7	2 066	...	...
Goods carried – Marchandises transportées	kg 147 975	156 523	5.8	20 236	...	...
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	19 307 399	23 448 908	21.5	7 545 692	...	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 930 740	2 344 891	21.5	754 569	...	...
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	492 171	584 372	18.7	98 632	...	...
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	2 422 910	2 929 263	20.9	853 202	...	...
Hours flown – Heures de vol	290	324	11.6	67	...	...
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	7 675	8 550	11.4	1 425	...	...
Goods carried – Marchandises transportées	kg 145 522	154 415	6.1	17 316	...	...
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	17 521 416	21 623 624	23.4	5 246 103	...	...
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	25 353 673	32 190 163	27.0	8 300 123	...	...
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	% 69.11	67.17	...	63.21	...	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 752 142	2 162 362	23.4	524 610	...	...
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	486 854	579 098	18.9	81 425	...	...
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	2 238 996	2 741 460	22.4	606 035	...	...
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles	3 668 421	4 626 945	26.1	949 310	...	...
Weight load factor – Coefficient de chargement	% 61.03	59.25	...	63.84	...	...
Hours flown – Heures de vol	263	300	14.1	53	...	...
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	866	908	4.8	641	...	...
Goods carried – Marchandises transportées	kg 2 453	2 107	-14.1	2 920	...	...
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	1 785 983	1 825 284	2.2	2 299 589	...	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	178 598	182 528	2.2	229 959	...	...
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	5 317	5 274	-0.8	17 207	...	...
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	183 915	187 803	2.1	247 166	...	...
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	27	24	-12.0	14	...	...
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	-	-	-	-	...	...
Hours flown: total – Heures de vol: total	27	24	-12.0	14	...	...

¹ 1989 total figures include Air Canada, Canadian and Wardair. 1990 total figures include Air Canada and Canadian. – Les totaux de 1989 incluent les données d'Air Canada, Canadien et Wardair. Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadien.

Table 2.4

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Levels II-IV, 1990**

Tableau 2.4

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens des niveaux II-IV, 1990**

Air carrier level – Niveau du transporteur aérien						
	II		III		IV	
	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
All services – Tous les services						
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	25	31.6	77	11.6	181	0.6
Passengers – Passagers	11 429	30.2	1 738	-14.5	522	-63.5
Goods carried – Marchandises transportées kg	144 648	29.9	33 363	-37.6	27 003	-49.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	15 882 602	57.0	3 223 490	28.9	169 943	-93.1
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 588 260	57.0	322 349	28.9	16 994	-93.1
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	131 673	61.4	10 015	-6.0	12 074	-92.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 719 933	57.4	332 364	27.5	29 068	-92.7
Hours flown – Heures de vol	641	24.7	302	-12.1	629	-3.1
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	8 136	23.2	500	-42.6	167	-64.1
Goods carried – Marchandises transportées kg	54 455	53.5	8 199	-60.0	1 101	-14.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	3 805 962	16.0	152 662	-49.4	37 344	-70.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	380 596	16.0	15 266	-49.4	3 734	-70.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	36 694	43.8	2 648	-23.6	547	76.9
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	417 290	18.0	17 914	-46.8	4 281	-66.7
Hours flown – Heures de vol	496	22.6	96	-27.0	29	-29.8
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	3 293	51.6	1 237	6.6	355	-63.2
Goods carried – Marchandises transportées kg	90 193	18.9	25 163	-23.6	25 901	-50.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	12 076 640	76.7	3 070 827	39.7	132 599	-94.3
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 207 664	76.7	307 083	39.7	13 260	-94.3
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	94 979	69.5	7 367	2.4	11 527	-92.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 302 643	76.1	314 450	38.5	24 787	-93.5
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	144	32.5	204	-1.2	228	-2.6
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	-	-	1	-77.2	372	-0.4
Hours flown: total – Heures de vol: total	144	32.5	205	-2.8	600	-1.2

¹ Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 2.5

Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province
and Territory – Canadian Air Carriers Levels I-IV,
1990

Tableau 2.5

Heures de vol des hélicoptères par secteur, par
province et territoire – Transporteurs aériens
canadiens des niveaux I-IV, 1990

	1989	1990	Change Variation
	No. – Nbre	No. – Nbre	%
Number of carriers – Nombre de transporteurs	53	66	24.5
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	18 641	13 509	-27.5
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	-	-	-
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	434	514	18.4
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	-	-	-
Quebec – Québec	56 739	61 233	7.9
Ontario	14 214	13 179	-7.3
Manitoba	24 436	16 339	-33.1
Saskatchewan	9 491	5 279	-44.4
Alberta	38 796	40 244	3.7
British Columbia – Colombie-Britannique	116 463	141 574	21.6
Yukon	6 431	6 562	2.0
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	33 143	23 009	-30.6
Total	318 788	330 229	3.6
International	64 011	58 796	-8.1
Total	382 799	380 238	-0.7

Section 3
FINANCIAL DATA

Table 3.1

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1990**
Section 3
DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-IV, 1990**

	1989 ³	1990 ⁴	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	6 023 353	6 421 201	6.6
– Passengers – Passagers	5 412 856	5 774 785	6.7
– Goods – Marchandises	610 497	646 416	5.9
Charter services – Services d'affrètement	1 471 545	1 446 876	-1.7
– Passengers – Passagers	1 204 572	1 197 721	-0.6
– Goods – Marchandises	266 973	249 155	-6.7
Other flying services – Autres services aériens	45 160	36 458	-19.3
Subsidies – Subventions d'exploitation	4 743	6 819	43.8
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	341 502	320 505	-6.1
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	7 886 303	8 231 859	4.4
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	110 019	106 975	-2.8
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	2 830 069	2 984 219	5.4
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	994 579	1 017 867	2.3
General services and administration – Services généraux et administration	3 527 923	3 796 017	7.6
Depreciation – Dépréciation	305 660	323 016	5.7
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	7 768 250	8 228 093	5.9
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	118 053	3 766	-96.8
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépendances) hors exploitation			
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	249 736	86 244	-65.5
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	87 245	94 932	8.8
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	330 151	341 835	3.5
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépendances) divers hors exploitation, nets ¹	(60 541)	20 433	...
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépendances) hors exploitation, nets ²	(58 322)	(145 602)	149.7
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	59 731	(141 837)	...
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(2 650)	(38 416)	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	62 381	(103 421)	...

¹ Excludes Level IV carriers. – Exclut les transporteurs de niveau IV.

² Includes the total for Level I-IV carriers. – Comprend le total des transporteurs des niveaux I-IV.

³ Includes Air Canada, Canadian and Wardair. – Comprend Air Canada, Canadien et Wardair.

⁴ Includes Air Canada and Canadian. – Comprend Air Canada et Canadien.

Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Level I, 1990**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, 1990**

	Total ¹			Air Canada		
	1989	1990	Change	1989	1990	Change
	\$'000	\$'000	Variation %	\$'000	\$'000	Variation %
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	5 140 842	5 357 714	4.2	2 876 996	3 019 657	5.0
– Passengers – Passagers	4 602 860	4 792 364	4.1	2 552 570	2 676 765	4.9
– Goods – Marchandises	537 982	565 350	5.1	324 426	342 892	5.7
Charter services – Services d'affrètement	309 795	210 158	-32.2	103 155	100 759	-2.3
– Passengers – Passagers	298 773	208 249	-30.3	102 115	100 532	-1.6
– Goods – Marchandises	11 022	1 909	-82.7	1 040	227	-78.2
Other flying services – Autres services aériens	4 470	-	...	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	256 925	214 183	-16.6	101 483	117 773	16.1
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	5 712 031	5 782 056	1.2	3 081 634	3 238 190	5.1
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	59 745	52 778	-11.7	35 408	37 264	5.2
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	1 884 828	1 915 822	1.6	901 965	1 028 990	14.1
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	601 991	586 988	-2.5	353 735	365 348	3.3
General services and administration – Services généraux et administration	2 976 954	3 122 884	4.9	1 562 034	1 714 423	9.8
Depreciation – Dépréciation	205 439	209 189	1.8	119 003	133 444	12.1
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	5 728 956	5 887 661	2.8	2 972 146	3 279 468	10.3
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(16 925)	(105 605)	524.0	109 488	(41 279)	...
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépendances) hors exploitation						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	241 156	70 385	-70.8	180 490	18 950	-89.5
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	82 498	84 991	3.0	43 285	69 200	59.9
Interest expenses – Intérêts versés	232 511	246 408	6.0	104 390	145 207	39.1
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépendances) divers hors exploitation, nets	(66 733)	16 562	...	11 349	560	-95.1
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépendances) hors exploitation, nets	24 410	(74 469)	...	130 734	(56 497)	...
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	7 485	(180 074)	...	240 222	(97 776)	...
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(16 667)	(50 877)	205.3	89 547	(24 180)	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	24 152	(129 197)	...	150 675	(73 596)	...

See notes at end of table. – Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Level I, 1990 – Concluded**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, 1990 – fin**

	Canadian			Wardair		
	1989	1990	Change	1989	1990	Change
	\$'000	\$'000	Variation %	\$'000	\$'000	Variation %
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	1 864 246	2 338 057	25.4	399 600	...	...
– Passengers – Passagers	1 674 266	2 115 599	26.4	376 024	...	...
– Goods – Marchandises	189 980	222 458	17.1	23 576	...	...
Charter services – Services d'affrètement	100 642	109 399	8.7	105 997	...	...
– Passengers – Passagers	97 651	107 717	10.3	99 007	...	...
– Goods – Marchandises	2 992	1 682	-43.8	6 990	...	...
Other flying services – Autres services aériens	4 470	-	...	-	...	...
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-	...	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	148 600	96 410	-35.1	6 842	...	...
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	2 117 958	2 543 866	20.1	512 439	...	...
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	16 583	15 514	-6.4	7 754	...	...
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	712 346	886 832	24.5	270 516	...	...
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	218 241	221 640	1.6	30 014	...	...
General services and administration – Services généraux et administration	1 169 725	1 408 461	20.4	245 194	...	...
Depreciation – Dépréciation	63 044	75 745	20.1	23 392	...	...
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	2 179 940	2 608 193	19.6	576 870	...	...
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(61 982)	(64 326)	3.8	(64 431)	...	...
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	3 808	51 436	...	56 858	...	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	32 712	15 791	-51.7	6 501	...	...
Interest expenses – Intérêts versés	48 999	101 201	106.5	79 122	...	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(49 255)	16 002	...	(28 827)	...	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(61 734)	(17 972)	-70.9	(44 590)	...	...
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(123 716)	(82 298)	-33.5	(109 021)	...	...
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(51 466)	(26 697)	-48.1	(54 748)	...	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(72 249)	(55 601)	-23.0	(54 273)	...	...

¹ 1989 total figures include Air Canada, Canadian and Wardair. 1990 total figures include Air Canada and Canadian. – Les totaux de 1989 incluent les données d'Air Canada, Canadien et Wardair. Les totaux du 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadien.

Table 3.3

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Levels II-IV, 1990**

Tableau 3.3

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux II-IV, 1990**

	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
	II		III		IV	
	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	974 227	34.9	70 748	-39.3	18 512	-57.4
– Passengers – Passagers	911 475	33.9	53 811	-38.4	17 135	-59.2
– Goods – Marchandises	62 752	50.0	16 936	-42.0	1 377	-6.9
Charter services – Services d'affrètement	586 829	54.2	192 846	-14.1	457 044	-17.9
– Passengers – Passagers	551 737	58.0	177 917	-12.3	259 818	-26.5
– Goods – Marchandises	35 092	11.8	14 929	-30.6	197 225	-2.9
Other flying services – Autres services aériens	7 540	292.7	10 021	3.2	18 897	-35.0
Subsidies – Subventions d'exploitation	5 659	41.6	907	36.3	253	215.3
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	68 835	60.7	19 325	-13.1	18 162	-6.9
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 643 090	42.7	293 846	-21.4	512 867	-21.0
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	21 415	23.3	8 410	-10.4	24 371	3.6
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	696 499	53.5	161 844	-16.4	210 054	-29.5
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	264 792	38.6	57 317	-18.1	108 769	-17.3
General services and administration – Services généraux et administration	552 991	44.7	44 085	-42.1	76 056	-17.9
Depreciation – Dépréciation	71 984	45.6	14 761	-22.9	27 083	-14.4
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 607 681	47.0	286 418	-22.2	446 333	-22.7
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	35 409	-38.9	7 427	34.1	66 534	-6.9
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	13 782	136.2	2 077	-24.3	-	-
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	9 067	134.1	875	-0.1	-	-
Interest expenses – Intérêts versés	83 556	2.8	11 871	-27.6	-	-
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	4 417	-32.7	(547)	48.5	-	-
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(56 290)	-13.4	(9 466)	-28.0	(5 377)	16.6
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(20 881)	197.0	(2 039)	-73.2	61 158	-8.6
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	6 211	288.2	(450)	1.3	6 701	-47.9
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(27 092)	213.9	(1 588)	-77.8	54 457	0.8

Table 3.4

**Income Statement – Canadian Air Carriers
Operating Helicopters Only, Levels I-IV, 1990**

Tableau 3.4

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement,
1990**

	1989	1990	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services ¹ – Services réguliers ¹	x	x	...
– Passengers – Passagers	x	x	...
– Goods – Marchandises	x	x	...
Charter services – Services d'affrètement	325 563	305 294	-6.2
– Passengers – Passagers	170 552	139 923	-18.0
– Goods – Marchandises	155 011	165 371	6.7
Other flying services – Autres services aériens	11 395	13 925	22.2
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	9 771	2 731	-72.1
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	346 730	321 950	-7.1
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	20 691	21 164	2.3
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	115 321	111 900	-3.0
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	77 325	74 682	-3.4
General services and administration – Services généraux et administration	46 095	43 243	-6.2
Depreciation – Dépréciation	18 739	16 267	-13.2
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	278 170	267 256	-3.9
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	68 560	54 694	-20.2
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net ² – Gains (pertes) de capital, nets ²	-	-	-
Interest and discount income ² – Revenus d'intérêts et d'escomptes ²	-	-	-
Interest expenses ² – Intérêts versés ²	-	-	-
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ² – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ²	-	-	-
Total non-operating income (expenses), net ³ – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ³	(2 088)	(1 707)	-18.2
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	66 472	52 987	-20.3
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	10 877	5 948	-45.3
Net income (loss) – Revenu (perte) net	55 595	47 039	-15.4

¹ Scheduled revenues have been combined with charter revenues to preserve the confidentiality of individual air carrier. – Les recettes pour les services réguliers ont été imputées aux recettes pour les services d'affrètement afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

² Excludes Level IV carriers. – Exclut les transporteurs de niveau IV.

³ Includes the total for Level I-IV carriers. – Comprend le total des transporteurs des niveaux I-IV.

Table 3.5

Income Statement by Province of Domicile –
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1990

Tableau 3.5

État des recettes par province de domicile –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1990

	Newfoundland ³		Prince Edward Island		Nova Scotia	
	Terre-neuve ³		Île-du-Prince- Édouard		Nouvelle- Écosse	
	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	188 452	44.2	-	-	-	...
- Passengers – Passagers	183 648	43.9	-	-	-	...
- Goods – Marchandises	4 804	56.8	-	-	-	...
Charter services – Services d'affrètement	11 355	-9.6	-	-	-	...
- Passengers – Passagers	9 845	-7.5	-	-	-	...
- Goods – Marchandises	1 510	-21.5	-	-	-	...
Other flying services – Autres services aériens	1 282	-78.4	-	-	-	...
Subsidies – Subventions d'exploitation	906	40.5	-	-	-	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	644	-53.6	-	-	-	...
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	202 640	34.0	-	-	-	...
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	628	18.5	-	-	-	...
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	90 148	31.4	-	-	-	...
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	27 134	18.0	-	-	-	...
General services and administration – Services généraux et administration	71 904	45.1	-	-	-	...
Depreciation – Dépréciation	7 423	19.4	-	-	-	...
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	197 235	33.4	-	-	-	...
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	5 404	62.4	-	-	-	...
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	(16)	...	-	-	-	...
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	2	-60.0	-	-	-	...
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	4 690	-37.4	-	-	-	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploi- tation, nets ¹	547	-61.0	-	-	-	...
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(3 570)	-44.3	-	-	-	...
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	1 834	...	-	-	-	...
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	394	...	-	-	-	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	1 440	...	-	-	-	...

See notes at end of table. – Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.5

**Income Statement by Province of Domicile –
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1990 – Continued**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1990 – suite**

	New Brunswick ³		Quebec		Ontario	
	Nouveau-Brunswick ³		Québec			
	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	x	...	220 442	10.7	292 188	20.8
– Passengers – Passagers	x	...	194 028	12.0	272 489	20.0
– Goods – Marchandises	x	...	26 414	1.9	19 699	32.6
Charter services – Services d'affrètement	x	...	426 189	22.9	369 825	0.2
– Passengers – Passagers	x	...	413 919	29.4	348 936	4.0
– Goods – Marchandises	x	...	12 270	-54.4	20 889	-37.9
Other flying services – Autres services aériens	x	...	8 701	-15.1	8 391	4.2
Subsidies – Subventions d'exploitation	x	...	4 739	17.2	1 173	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	x	...	62 053	91.4	8 301	-55.9
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	x	...	722 124	21.9	679 877	6.6
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	x	...	10 775	10.0	13 943	4.9
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	x	...	363 018	19.2	308 210	13.6
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	x	...	127 898	20.5	110 255	--
General services and administration – Services généraux et administration	x	...	196 693	27.3	209 220	4.5
Depreciation – Dépréciation	x	...	28 486	16.9	37 309	11.8
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	x	...	726 871	23.0	678 937	12.1
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	x	...	(4 747)	...	940	-97.1
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	x	...	14 549	266.5	72	-94.8
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	x	...	5 317	294.4	2 409	2.7
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	x	...	21 119	59.6	27 643	-37.2
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploita- tion, nets ¹	x	...	1 188	...	8 533	186.6
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	x	...	(2 266)	-80.6	(17 504)	-52.2
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	x	...	(7 013)	-31.5	(16 564)	279.0
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	x	...	6 154	...	(2 157)	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	x	...	(13 167)	51.6	(14 407)	112.6

See notes at end of table. – Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.5

**Income Statement by Province of Domicile –
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1990 – Continued**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1990 – suite**

	Manitoba		Saskatchewan ⁴		Alberta ⁴	
	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	32 209	17.2	x	...	x	...
– Passengers – Passagers	23 280	17.1	x	...	x	...
– Goods – Marchandises	8 930	17.2	x	...	x	...
Charter services – Services d'affrètement	34 368	2.1	18 839	3.5	183 892	8.4
– Passengers – Passagers	25 430	-14.8	13 983	1.2	158 899	11.5
– Goods – Marchandises	8 939	134.7	4 856	10.7	24 994	-8.2
Other flying services – Autres services aériens	453	-90.3	1 748	893.2	562	538.6
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	6 002	10.1	1 973	55.8	4 224	23.8
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	73 032	2.4	22 560	14.9	188 679	8.9
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	1 527	29.0	1 075	-20.0	741	12.1
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	26 826	-3.9	10 709	15.9	68 154	-4.8
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	22 305	15.9	5 374	6.3	27 946	7.2
General services and administration – Services généraux et administration	15 848	6.1	4 026	33.1	60 932	19.0
Depreciation – Dépréciation	4 707	16.2	993	29.0	12 745	43.9
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	71 212	6.3	22 177	14.1	170 518	7.7
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	1 820	-57.5	383	82.4	18 161	22.6
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	848	257.9	1 039	269.8	(216)	75.6
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	40	-64.1	61	-10.3	645	-6.9
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	2 169	10.3	323	-23.3	10 276	75.2
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploi- tation, nets ¹	934	203.3	127	...	129	-94.0
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(680)	-72.2	901	939.6	(12 255)	333.7
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	1 141	-38.0	1 284	332.3	5 906	-50.8
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	294	-76.7	45	...	1 796	-64.2
Net income (loss) – Revenu (perte) net	847	46.4	1 239	250.0	4 110	-41.1

See notes at end of table. – Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.5

**Income Statement by Province of Domicile –
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1990 – Concluded**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1990 – fin**

	British Columbia		Yukon ⁴		Northwest Territories	
	Colombie- Britannique				Territoires du Nord-Ouest	
	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	163 739	18.7	x	...	37 910	5.5
– Passengers – Passagers	156 954	19.9	x	...	29 304	6.3
– Goods – Marchandises	6 785	-3.3	x	...	8 606	2.9
Charter services – Services d'affrètement	267 375	-1.7	11 845	7.1	41 576	8.9
– Passengers – Passagers	103 044	-8.5	9 438	-11.1	28 697	-16.5
– Goods – Marchandises	164 331	3.1	2 408	...	12 880	235.4
Other flying services – Autres services aériens	14 919	29.5	-	-	401	...
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-	1	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	18 148	-9.8	886	121.5	4 090	217.4
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	464 180	5.1	12 731	11.1	83 979	11.4
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	22 621	7.6	704	18.5	2 182	17.3
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	153 750	5.2	6 666	6.6	40 916	3.2
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	91 258	7.7	2 219	12.1	16 490	2.7
General services and administration – Services généraux et administration	92 056	-1.2	1 551	-9.5	20 903	1.4
Depreciation – Dépréciation	17 394	-3.5	535	-12.6	4 236	7.7
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	377 080	5.4	11 675	4.7	84 727	4.6
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	87 101	3.7	1 056	245.6	(748)	-86.7
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	768	-64.6	(3)	...	(1 181)	...
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	1 385	...	6	-	77	10.3
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	25 260	19.2	193	-4.0	3 754	15.6
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploi- tation, nets ¹	(5 464)	...	-	...	(2 123)	...
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(28 584)	39.1	(337)	...	(6 839)	183.5
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	58 517	-7.7	719	73.4	(7 587)	-5.5
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	8 401	-20.9	123	296.8	(2 590)	11.7
Net income (loss) – Revenu (perte) net	50 116	-5.1	596	55.2	(4 998)	-12.4

¹ Excludes Level IV carriers. – Exclut les transporteurs de niveau IV.

² Includes the total for Level III and IV carriers. – Comprend le total des transporteurs des niveaux III et IV.

³ Data for Nova Scotia, New Brunswick and Newfoundland have been combined to preserve the confidentiality of individual air carrier. – Les données pour la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et Terre-Neuve ont été combinées afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

⁴ Scheduled revenues have been combined with charter revenues to preserve the confidentiality of individual air carrier. – Les recettes pour les services réguliers ont été imputées aux recettes pour les services d'affrètement afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

Table 3.6

Passenger and Goods Revenue, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1990

Tableau 3.6

Recettes-passagers et recettes-marchandises par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1990

	Passenger revenue			Goods revenue		
	Recettes-passagers			Recettes-marchandises		
	1989	1990	Change Variation	1989	1990	Change Variation
	\$'000	\$'000	%	\$'000	\$'000	%
Domestic – Intérieur						
Newfoundland – Terre-Neuve	120 334	123 080	2.3	12 051	12 227	1.5
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	8 023	5 770	-28.1	1 710	103	-94.0
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	163 986	183 810	12.1	16 265	18 090	11.2
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	75 727	78 595	3.8	5 562	6 696	20.4
Quebec – Québec	845 876	999 276	18.1	89 813	88 643	-1.3
Ontario	2 015 579	1 957 972	-2.9	181 200	162 656	-10.2
Manitoba	232 268	246 724	6.2	32 665	46 091	41.1
Saskatchewan	141 926	151 387	6.7	18 781	16 761	-10.8
Alberta	606 882	661 395	9.0	82 675	86 046	4.1
British Columbia – Colombie-Britannique	780 500	867 078	11.1	92 360	100 093	8.4
Yukon	30 492	35 338	15.9	2 863	3 899	36.2
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	65 564	65 958	0.6	42 758	36 977	-13.5
Total ¹	5 087 157	5 376 384	5.7	578 704	578 283	-0.1
International						
	1 530 271	1 596 123	4.3	298 766	317 288	6.2
Total	6 617 428	6 972 507	5.4	877 470	895 571	2.1

¹ 1989 total figures include Air Canada, Canadian and Wardair. 1990 total figures include Air Canada and Canadian. – Les totaux de 1989 incluent les données d'Air Canada, Canadien et Wardair. Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadien.

Note: The provincial data are estimates only. Refer to the Section 'Notes to Users' for information on the methodology used. – Les données provinciales sont seulement des estimés. Se reporter à la Section 'Notes aux utilisateurs' pour des précisions sur la méthodologie utilisée.

Table 3.7

**Balance Sheet – Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1990**

Tableau 3.7

**Bilan – Transporteurs aériens canadiens des
niveaux I-IV, 1990**

	1989	1990	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Assets – Actif			
Current assets – Actif à court terme	2 349 468	2 281 048	-2.9
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	1 354 207	778 621	-42.5
Operating property and equipment – Biens et équipements d'exploitation	6 403 589	7 065 729	10.3
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	2 025 572	1 980 798	-2.2
Operating equipment under capital lease – Biens et équipements d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	301 176	266 786	-11.4
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	124 396	28 140	-77.4
Non-operating property and equipment – Biens et équipements hors exploitation	94 400	311 947	230.5
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	23 415	192 460	722.0
Deferred charges – Frais reportés	574 420	591 022	2.9
Total assets – Total de l'actif	8 903 876	9 093 756	2.1
Liabilities and capital – Passif et capital			
Current liabilities – Passif à court terme	1 868 624	2 184 032	16.9
Advances from associated companies and/ or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	533 610	357 381	-33.0
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	2 657 256	2 991 327	12.6
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	175 240	143 129	-18.3
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	391 250	332 281	-15.1
Other deferred credits – Autres crédits reportés	306 201	256 051	-16.4
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	48 138	52 521	9.1
Other provisions – Autres provisions	884 952	843 170	-4.7
Total liabilities – Total du passif	6 865 273	7 159 892	4.3
Shareholders equity (incorporated carriers) – Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	239	257	7.5
Capital stock – Capital-actions	1 084 889	1 087 867	0.3
Other paid-in capital – Autre capital versé	361 351	492 887	36.4
Retained earnings – Bénéfices non répartis	589 269	348 960	-40.8
Reserves – Réserves	2 108	2 452	16.3
Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires	2 037 617	1 932 166	-5.2
Proprietorship or partnership accounts – Comptes de particulier ou de société			
Number of carriers included ² – Nombre de transporteurs inclus ²	6	6	-
Balance year-end² – Solde à la fin de l'année²	987	1 698	72.0
Total liabilities and capital – Total du passif et du capital	8 903 876	9 093 756	2.1

¹ Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

² Data are included with the "incorporated carriers" in order to preserve carrier confidentiality. – Les données ont été imputées au compte "transporteurs constitués en société" afin de préserver la confidentialité des transporteurs.

Table 3.8

Balance Sheet – Canadian Air Carriers, Level I, 1990

Tableau 3.8

Bilan – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1990

	Total	Air Canada	Canadian
	\$'000	\$'000	\$'000
Assets – Actif			
Current assets – Actif à court terme	1 668 612	1 193 070	475 542
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	682 351	355 557	326 794
Operating-Flight equipment – Équipement de vol	3 428 641	1 977 571	1 451 070
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	889 825	787 139	102 686
Operating-Ground property and equipment – Biens et équipements d'exploitation au sol	1 890 712	1 494 547	396 165
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	699 438	578 411	121 027
Operating under capital lease – Flight equipment – Équipements de vol loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	73 122	-	73 122
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	11 648	-	11 648
Operating under capital lease – Ground property and equipment – Biens et équipements d'exploitation au sol loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	804	-	804
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	804	-	804
Non-operating property and equipment – Biens et équipements hors exploitation	204 458	204 458	-
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	160 416	160 416	-
Deferred charges – Frais reportés	531 195	450 916	80 279
Total assets – Total de l'actif	6 717 764	4 150 153	2 567 611
Liabilities and capital – Passif et capital			
Current liabilities – Passif à court terme	1 560 446	778 835	781 611
Advances from associated companies and/or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	275 000	-	275 000
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	2 000 401	1 148 774	851 627
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	88 967	-	88 967
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	201 285	167 028	34 257
Other deferred credits – Autres crédits reportés	234 287	233 625	662
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	10 577	-	10 577
Other provisions – Autres provisions	841 465	834 068	7 397
Total liabilities – Total du passif	5 212 428	3 162 330	2 050 098
Shareholders equity – Avoir des actionnaires			
Capital stock – Capital-actions	783 934	563 110	220 824
Other paid-in capital – Autre capital versé	428 669	-	428 669
Retained earnings – Bénéfices non répartis	292 734	424 714	- 131 980
Reserves – Réserves	-	-	-
Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires	1 505 336	987 823	517 513
Total liabilities and capital – Total du passif et du capital	6 717 764	4 150 153	2 567 611

Table 3.9

**Balance Sheet – Canadian Air Carriers
Operating Helicopters Only, Levels I-IV, 1990**

Tableau 3.9

**Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux
I-IV exploitant des hélicoptères seulement, 1990**

	1989	1990	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Assets – Actif			
Current assets – Actif à court terme	118 640	122 816	3.5
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	16 930	23 626	39.5
Operating property and equipment – Biens et équipements d'exploitation	298 222	324 756	8.9
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	116 121	121 405	4.6
Operating equipment under capital lease – Biens et équipements d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	9 480	14 616	54.2
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	2 194	1 583	-27.8
Non-operating property and equipment – Biens et équipements hors exploitation	12 239	9 953	-18.7
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	1 562	2 138	36.9
Deferred charges – Frais reportés	1 827	1 180	-35.4
Total assets – Total de l'actif	337 461	371 822	10.2
Liabilities and capital – Passif et capital			
Current liabilities – Passif à court terme	70 796	73 660	4.0
Advances from associated companies and/ or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	21 114	26 771	26.8
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	113 944	121 907	7.0
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	8 075	11 111	37.6
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	42 085	44 329	5.3
Other deferred credits – Autres crédits reportés	-	977	...
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	3 454	4 454	28.9
Other provisions – Autres provisions	49	-	...
Total liabilities – Total du passif	259 518	283 209	9.1
Shareholders equity (incorporated carriers) – Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	45	57	26.7
Capital stock – Capital-actions	49 112	49 867	1.5
Other paid-in capital – Autre capital versé	945	3 947	317.7
Retained earnings – Bénéfices non répartis	26 660	31 464	18.0
Reserves – Réserves	436	2 164	396.6
Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires	77 153	87 442	13.3
Proprietorship or partnership accounts – Comptes de particulier ou de société			
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	x	x	...
Balance year-end – Solde à la fin de l'année	x	x	...
Total liabilities and capital – Total du passif et du capital	337 461	371 822	10.2

¹ Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 3.10

**Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers,
Levels I and II, 1990**

Tableau 3.10

**Dépenses d'exploitation directes des aéronefs –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II,
1990**

	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
	Total		I		II	
	1990	Change ² 1990/1989 Variation ²	1990	Change ² 1990/1989 Variation ²	1990	Change 1990/1989 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	27	22.7	2	-33.3	25	31.6
Aircraft operations – Frais d'exploitation des aéronefs						
Flight crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant technique	530 266	11.6	418 647	7.6	111 619	30.0
Aircraft fuel and oil – Huile et carburant d'aéronef	1 347 249	18.3	1 037 274	11.7	309 975	47.7
Landing and navigation fees – Droits d'atterrissage et de navigation	194 439	6.6	143 561	-4.9	50 878	61.4
Aircraft insurance – Assurances d'aéronefs	18 709	-27.0	5 125	-58.4	13 584	2.0
Aircraft rental – Location d'aéronefs	441 763	2.7	284 514	-17.6	157 249	85.5
Other expenses – Autres dépenses	79 896	-7.6	26 702	-54.1	53 194	87.6
Total	2 612 321	11.7	1 915 822	1.6	696 499	53.5
Maintenance – Flight equipment – Frais d'entretien – Équipement de vol						
Labour wages and salaries – Salaires et traitements de la main-d'oeuvre	334 184	26.1	275 157	25.8	59 027	27.4
Materials and supplies – Matériel et approvisionnements	214 698	-8.4	162 943	-14.4	51 755	18.1
Purchased repair services – Services d'entretien effectués ailleurs	158 102	24.0	82 116	9.6	75 985	44.7
Other expenses – Autres dépenses	99 849	-14.5	66 773	-34.0	33 076	111.9
Provisions for overhauls – Provisions pour révisions	44 948	-9.2	-	...	44 948	37.1
Total	851 780	7.4	586 988	-2.5	264 792	38.6
In-flight service – Service de vol						
Cabin crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant	352 078	11.3	305 068	6.8	47 010	52.2
Passenger food and supplies – Fournitures et vivres pour les passagers	376 833	9.7	321 859	6.0	54 973	38.2
Passenger liability insurance – Assurances-responsabilité-passagers	9 042	-24.1	5 179	-33.3	3 863	-6.8
Other expenses – Autres dépenses	110 154	11.0	97 174	11.8	12 980	5.2
Total	848 107	10.0	729 281	6.6	118 826	36.3
Depreciation – Flight equipment – Amortissement – Équipement de vol	187 566	8.1	129 385	-2.6	58 181	43.2
Interest expenses – Flight equipment – Frais d'intérêt – Équipement de vol	116 833³	-33.4	45 381³	-53.9	71 452	-7.0
Total direct flying expenses – Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	4 616 609	8.6	3 406 858	0.1	1 209 750	42.4

¹ Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

² 1989 figures include Air Canada, Canadian and Wardair. 1990 figures include Air Canada and Canadian. – Les chiffres de 1989 incluent les données d'Air Canada, Canadien et Wardair. Les chiffres de 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadien.

³ Interest expense for Air Canada is not included. – Frais d'intérêt pour Air Canada ne sont pas inclus.

Table 3.11

**Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers,
Level I, 1990**

Tableau 3.11

**Dépenses d'exploitation directes des aéronefs –
Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1990**

	Air Canada	Canadien
	\$'000	\$'000
Aircraft operations – Frais d'exploitation des aéronefs		
Flight crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant technique	227 777	190 870
Aircraft fuel and oil – Huile et carburant d'aéronef	570 278	466 996
Landing and navigation fees – Droits d'atterrissage et de navigation	96 349	47 212
Aircraft insurance – Assurances d'aéronefs	2 599	2 526
Aircraft rental – Location d'aéronefs	106 536	177 978
Other expenses – Autres dépenses	25 452	1 250
Total	1 028 990	886 832
Maintenance – Flight equipment – Frais d'entretien – Équipement de vol		
Labour wages and salaries – Salaires et traitements de la main-d'oeuvre	179 622	95 535
Materials and supplies – Matériel et approvisionnements	93 542	69 400
Purchased repair services – Services d'entretien effectués ailleurs	37 166	44 950
Other expenses – Autres dépenses	55 018	11 755
Provisions for overhauls – Provisions pour révisions	-	-
Total	365 348	221 640
In-flight service – Service de vol		
Cabin crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant	137 977	167 092
Passenger food and supplies – Fournitures et vivres pour les passagers	189 417	132 442
Passenger liability insurance – Assurances-responsabilité-passagers	2 809	2 370
Other expenses – Autres dépenses	65 781	31 393
Total	395 984	333 297
Depreciation – Flight equipment – Amortissement – Équipement de vol	86 411	42 974
Interest expenses – Flight equipment – Frais d'intérêt – Équipement de vol	..¹	45 381
Total direct flying expenses – Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	1 876 733	1 530 125

¹ Interest expenses for Air Canada are not included. – Frais d'intérêt pour Air Canada ne sont pas inclus.

Section 4

EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III and Level IV, 1990

Section 4

DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III et de niveau IV, 1990

		1989	1990	Change Variation %
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
Levels I-III – Niveaux I-III				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	5 814	6 082	4.6
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	431 601	461 824	7.0
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	8 444	8 778	4.0
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	251 647	265 511	5.5
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 876	3 457	-10.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	167 565	142 111	-15.2
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	7 958	8 987	12.9
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	293 270	350 307	19.4
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	16 414	17 361	5.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	505 409	554 613	9.7
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	8 162	7 509	-8.0
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	341 592	352 827	3.3
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	50 670	52 176	3.0
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	1 991 085	2 127 192	6.8
Level IV – Niveau IV				
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	5 221	5 049	-3.3
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	150 502	126 250	-16.1
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
Levels I-III – Niveaux I-III				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	4 689 863	4 681 524	-0.2
Cost – Coût	\$ '000	1 182 135	1 396 212	18.1
Gasoline – Essence	L '000	34 152	32 548	-4.7
Cost – Coût	\$ '000	19 521	19 718	1.0
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	929	991	6.6
Cost – Coût	\$ '000	5 794	6 437	11.1
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	337	367	9.0
Cost – Coût	\$ '000	691	836	21.0
Level IV – Niveau IV				
Fuel and oil – Carburant et huile	L '000	217 434	108 803	-50.0
Cost – Coût	\$ '000	83 697	62 227	-25.7

Table 4.2

**Employment and Fuel Consumption – Canadian
Air Carriers, Level I, 1990**

Tableau 4.2

**Effectifs et consommation de carburant –
Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1990**

		Total	Air Canada	Canadien
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	3 154	1 791	1 363
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	340 948	188 481	152 467
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	6 278	3 373	2 904
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	215 946	113 114	102 832
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	1 507	184	1 322
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	77 767	21 459	56 308
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	6 781	3 598	3 183
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	279 401	154 755	124 646
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	14 991	8 602	6 389
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	505 518	327 254	178 264
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	7 127	5 071	2 056
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	343 863	276 579	67 284
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	39 840	22 621	17 219
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	1 763 443	1 081 642	681 802
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	3 587 780	1 988 705	1 599 075
Cost – Coût	\$ '000	1 043 677	569 197	474 480
Gasoline – Essence	L '000	-	-	-
Cost – Coût	\$ '000	-	-	-
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	331	113	217
Cost – Coût	\$ '000	1 718	704	1 013
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	-	-	-
Cost – Coût	\$ '000	-	-	-

Table 4.3

Salaries and Wages Paid, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1990

Tableau 4.3

Traitements et salaires par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1990

	1989	1990	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	26 195	29 410	12.3
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	-	38	...
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	61 288	66 781	9.0
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	11 648	11 872	1.9
Quebec – Québec	498 420	556 040	11.6
Ontario	605 028	612 629	1.3
Manitoba	123 143	132 756	7.8
Saskatchewan	29 826	28 133	-5.7
Alberta	164 192	172 965	5.3
British Columbia – Colombie-Britannique	438 573	466 857	6.4
Yukon	3 652	4 280	17.2
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	28 684	28 671	--
Total	1 990 648	2 110 432	6.0
International	150 939	142 988	-5.3
Total	2 141 587	2 253 421	5.2

Note: The provincial data are estimates only. – Les données provinciales sont seulement des estimés.

Section 5

AIRCRAFT FLEET

Table 5.1

Aircraft Fleet, by Type of Power Plant and Selected Aircraft Weight Groups – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1990

Type of power plant and aircraft weight group Type de groupe motopropulseur et groupe de poids d'aéronefs kg	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
	Total		I		II	
	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation
	No. – Nbre	%	No. – Nbre	%	No. – Nbre	%
Fixed wing aircraft – Aéronef à voilure fixe						
Jet – À réaction						
(greater than 158 757) – (plus de 158 757)	42	-	38	15.2	2	-60.0
(68 040 – 158 757)	99	-11.6	76	-3.8	19	-17.4
(34 020 – 68 039)	115	3.6	104	9.5	10	-33.3
(less than 34 020) – (moins de 34 020)	54	-29.9	-	-	10	-23.1
Total jet – Total à réaction	310	-9.4	218	5.3	41	-26.8
Turboprop – Turbopropulseurs						
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	131	-14.4	3	200.0	101	-9.8
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	231	-17.8	1	...	55	-45.0
Total turboprop – Total turbopropulseurs	362	-16.6	4	300.0	156	-26.4
Piston – À pistons						
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	74	-15.9	-	-	15	-40.0
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	1020	4.8	-	-	26	-38.1
Total piston – Total à pistons	1094	3.1	-	-	41	-38.8
Total	1766	-3.9	222	6.7	238	-29.0
Rotating wing aircraft – Aéronef à voilure tournante						
(greater than 3 403) – (plus de 3 403)	121	-	-	-	-	-
(3 402 or less) – (3 402 ou moins)	490	1.0	1	...	-	-
Total	611	0.8	1	...	-	-
Total fleet – Total de la flotte	2377	-2.7	223	7.2	238	-29.0
	III		IV			
	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation		
	No. – Nbre	%	No. – Nbre	%		
Fixed wing aircraft – Aéronef à voilure fixe						
Jet – À réaction						
(greater than 158 757) – (plus de 158 757)	-	-	2	-50.0		
(68 040 – 158 757)	-	...	4	-33.3		
(34 020 – 68 039)	1	-	-	-		
(less than 34 020) – (moins de 34 020)	17	-32.0	27	-30.8		
Total jet – Total à réaction	18	-40.0	33	-32.7		
Turboprop – Turbopropulseurs						
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	16	-36.0	11	-26.7		
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	125	9.6	50	-25.4		
Total turboprop – Total turbopropulseurs	141	1.4	61	-25.6		
Piston – À pistons						
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	24	-38.5	35	45.8		
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	438	5.3	556	8.0		
Total piston – Total à pistons	462	1.5	591	9.6		
Total	621	-0.5	685	2.2		
Rotating wing aircraft – Aéronef à voilure tournante						
(greater than 3 403) – (plus de 3 403)	1	-	120	-		
(3 402 or less) – (3 402 ou moins)	24	140.0	465	-2.1		
Total	25	127.3	585	-1.7		
Total fleet – Total de la flotte	646	1.7	1270	0.4		

Section 5

FLOTTE D'AÉRONEFS

Tableau 5.1

Flotte d'aéronefs, par type de groupe motopropulseur et groupes de poids d'aéronefs choisis – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1990

Table 5.2

Aircraft Fleet, by Aircraft Type – Canadian Air Carriers, Level I, 1990

Aircraft weight group	Manufacturer	Model	Total	Air Canada	Canadian
Groupe de poids d'aéronefs	Constructeur	Modèle			
kg				No. – Nbre	
Fixed wing aircraft –					
Aéronef à voilure fixe					
H (greater than 158 757) – (plus de 158 757)	Boeing	747	8	6	2
	McDonnell-Douglas	DC10	11	-	11
	Lockheed	Tristar	8	8	-
	Lockheed	Tristar 500	6	6	-
G (68 040 – 158 757)	Airbus	A310	7	-	7
	Airbus	A320	8	8	-
	Boeing	727	26	26	-
	Boeing	767	31	21	10
	McDonnell-Douglas	DC8F	5	5	-
F (34 020 – 68 039)	Boeing	737	57	-	57
	McDonnell Douglas	DC93	35	35	-
Total			202	115	87

Tableau 5.2

Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1990

Part II

FARE BASIS

Section 6

FARE BASIS DATA

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

In 1990, 63.6% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represented an increase of 3.0 percentage points compared to a year earlier. When the distribution was expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 67.5%, up from 66.9% in 1989.

As shown in Tables 6.2 and 6.3, both southern and northern domestic sectors recorded an increased utilization of discounted air fares in 1990. In the southern sector, discount passengers amounted to 64.3% of the traffic in 1990, up from 61.3% in 1989. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services increased by 0.7 percentage point (67.4% to 68.1%) during this period. In contrast, for northern services, 47.5% of passenger traffic (representing 50.9% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. In 1989, the corresponding figures were 44.9% for passengers and 47.9% for passenger-kilometres.

It should be noted that approximately 96% of all domestic passengers and 97% of passengers who used discount fares were travelling in the deregulated southern sector. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached approximately 97% and 98% respectively.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). In 1990, discount carriage on long-haul services represented 68.4% of passenger volume and 69.3% of passenger-kilometres; this compared with 58.2% and 60.4% respectively, for short-haul services (distances less than 800 kilometres).

The increase in the proportion of discount fares in 1990 compared to 1989 can be attributed to three principal factors:

- Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. continued to offer discount fares on their scheduled flights to avoid losing market share to each other, or to the charter carriers;
- The fare wars between the major carriers, the carrier Air Ontario (a regional affiliate for Air Canada), the carrier Canadian Partner (a regional affiliate for Canadian Airlines International Ltd.) and the independent carriers Intair and City Express in the Toronto-Ottawa-Montréal corridor resulted in an increase of seat sales; and,

Partie II

BASE TARIFAIRE

Section 6

DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Utilisation de tarifs réduits

Secteur intérieur

En 1990, 63.6% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une augmentation de 3.0 points de pourcentage par rapport à l'année précédente. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 66.9% en 1989 à 67.5% en 1990.

Comme l'indiquent les tableaux 6.2 et 6.3, les secteurs intérieurs du sud et du nord ont enregistré une utilisation accrue des tarifs aériens réduits en 1990. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 64.3% du trafic en 1990, une augmentation par rapport à 61.3% en 1989. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a augmenté de 0.7 point de pourcentage (67.4% à 68.1%) au cours de cette période. Par comparaison, dans le secteur nord, 47.5% du trafic de passagers (représentant 50.9% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 44.9% et 47.9% respectivement en 1989.

Il convient de noter qu'environ 96% de tous les passagers des vols intérieurs et 97% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur déréglementé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint environ 97% et 98% respectivement.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). En 1990, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 68.4% du volume des passagers et 69.3% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers (distance de moins de 800 kilomètres), ces pourcentages s'établissaient respectivement à 58.2% et 60.4%.

La hausse dans la proportion des tarifs réduits en 1990 par rapport à 1989 peut être attribuée à trois principaux facteurs:

- Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont continué à offrir des tarifs réduits sur leurs vols réguliers pour éviter de perdre leur part du marché au profit de leur principal concurrent ou aux transporteurs exploitant des services d'affrètement;
- les guerres tarifaires entre les principaux transporteurs, le transporteur Air Ontario (un affilié régional pour Air Canada), le transporteur Canadian Partner (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée) et les transporteurs indépendants Intair et City Express dans le couloir Toronto-Ottawa-Montréal ont entraîné une augmentation des soldes de places; et,

Table 6.1

Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group
- Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled
Services, 1987-1990

Sector	Year	Fare type group - Groupe tarifaire		
		All fares	Economy fare	Discounted fare
Secteur	Année	Tous les tarifs	Tarif économique	Tarif réduit
(1986 = 100.0)				
Domestic - Intérieur	1987	104.8	105.8	103.9
	1988	109.1	116.4	100.6
	1989	121.6	127.0	114.7
	1990	133.2	139.8	125.1
Southern services - Services secteur sud	1987	104.9	106.1	104.0
	1988	109.3	116.9	100.8
	1989	121.8	127.4	114.7
	1990	133.4	140.0	125.2
Northern services - Services secteur nord	1987	101.4	102.3	101.0
	1988	104.4	109.1	95.1
	1989	115.9	119.7	109.5
	1990	126.8	133.1	118.5
International	1987	101.1	101.1	101.9
	1988	102.7	106.6	103.0
	1989	104.4	113.6	102.7
	1990	108.0	121.5	104.9

Figure 6.1

Air Fare Indexes for Northern and
Southern Sectors, by Fare Type Group
(Not Seasonally Adjusted), 1986-1990

Figure 6.1

Indices des tarifs aériens pour les secteurs nord et
sud, selon le groupe tarifaire (non désaisonnalisés),
1986-1990

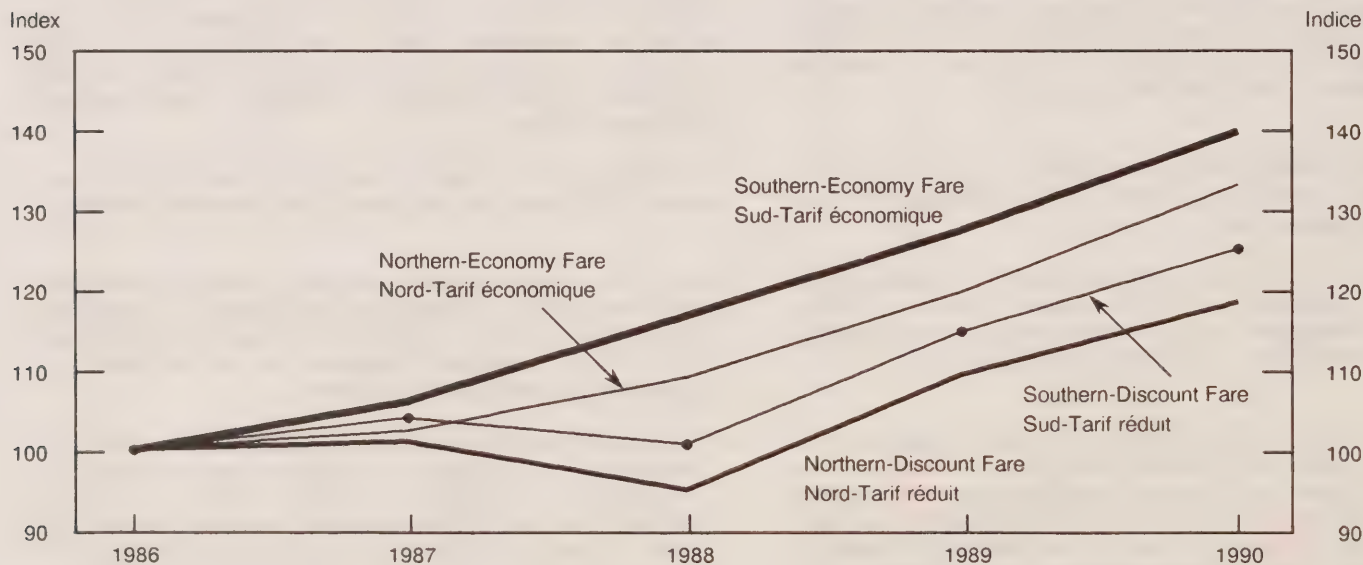


Table 6.2

Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1990

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990
%										
Domestic – Intérieur	0.3	0.3	6.7	7.4	29.2	25.3	60.6	63.6	3.1	3.5
Southern services – Services secteur sud	0.4	0.3	6.9	7.7	28.2	24.2	61.3	64.3	3.2	3.6
Short-Haul – Court-courrier	0.2	0.2	4.4	5.1	40.1	33.4	52.2	58.2	3.1	3.1
Long-Haul – Long-courrier	0.5	0.4	8.8	9.4	19.6	18.0	67.8	68.4	3.3	3.9
Northern services – Services secteur nord	–*	**	0.3	0.6	54.1	51.2	44.9	47.5	0.7	0.7
International	0.9	0.7	6.2	6.8	17.7	15.2	68.8	70.5	6.5	6.7

Tableau 6.2

Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1990

Table 6.3

Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1990

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990
%										
Domestic – Intérieur	0.6	0.5	9.2	10.1	20.1	18.1	66.9	67.5	3.3	3.7
Southern services – Services secteur sud	0.6	0.5	9.4	10.4	19.2	17.2	67.4	68.1	3.4	3.8
Short-Haul – Court-courrier	0.2	0.2	4.5	5.1	38.5	31.1	53.7	60.4	3.1	3.1
Long-Haul – Long-courrier	0.7	0.6	10.3	11.3	15.9	14.9	69.7	69.3	3.4	3.9
Northern services – Services secteur nord	**	**	0.3	0.6	51.0	47.7	47.9	50.9	0.8	0.8
International	1.1	1.0	7.2	8.4	8.1	7.9	77.4	76.1	6.2	6.6

Tableau 6.3

Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1990

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 6.4

Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1990

Tableau 6.4

Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1990

Province and territory of enplanement Province et territoire d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990
	%									
Newfoundland – Terre-Neuve	0.1*	**	5.8	7.3	32.1	28.0	59.6	62.3	2.4*	2.3
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	**	**	1.2*	0.7*	28.6	19.1	65.9	76.2	4.3*	4.0*
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	0.2*	0.2	8.0	8.3	26.4	22.0	62.3	65.7	3.1	3.9
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	**	**	0.3*	0.6*	31.0	20.9	64.9	74.4	3.8*	4.2
Quebec – Québec	0.3	0.2	6.3	7.2	35.2	23.4	54.0	65.0	4.1	4.1
Ontario	0.4	0.4	7.9	8.8	28.2	21.4	59.8	65.4	3.6	4.0
Manitoba	0.1	0.1*	6.0	6.4	31.2	29.7	60.0	60.4	2.8	3.4
Saskatchewan	–.2*	0.1*	4.1	4.4	30.7	28.4	62.4	64.6	2.8	2.6
Alberta	0.4	0.3	6.1	6.6	31.3	32.7	59.9	57.6	2.3	2.8
British Columbia ¹ – Colombie-Britannique ¹	0.4	0.3	5.8	6.4	24.7	25.8	66.5	64.7	2.6	2.8
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.3	0.3	6.7	7.4	29.2	25.3	60.6	63.6	3.1	3.5

¹ Includes Yukon and Northwest Territories. – Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

- The transfer of low-density regional and local routes from major to affiliate carriers reduced the size of the major airlines' systems, introducing a measurement factor into the apparent level of discounting. Primarily short-haul services, were transferred, and, as indicated above, they are less discounted than long-haul routes.

Since 1988, the utilization of business class fares has slightly increased. In 1990, the proportion of passengers who used these fares was 0.7 percentage point higher than in 1989 for domestic scheduled flights. During the same period, the proportion of passengers who used economy fares fluctuated from year-to-year in inverse relation to the utilization of discount fares. In 1990, for the domestic flights, this represented a decrease of 3.9 percentage points compared to 1989. The passengers travelling in the southern and northern domestic sectors have registered the same phenomena as indicated above, for the business and economy class fares.

- le transfert des routes régionales et locales à faible densité des principaux transporteurs aux transporteurs affiliés a réduit la grandeur des systèmes des principales compagnies aériennes, introduisant un facteur de mesure dans le niveau apparent des tarifs réduits. Les routes transférées étaient essentiellement de courte distance, et, tel qu'indiqué ci-haut, le nombre de tarifs réduits sur ces routes est moindre que sur les routes de longue distance.

Depuis 1988, l'utilisation des tarifs de la classe affaires s'est légèrement accrue. En 1990, la proportion de passagers utilisant ces tarifs était de 0.7 point de pourcentage supérieure à celle de 1989 pour les vols intérieurs réguliers. Au cours de la même période, la proportion de passagers utilisant les tarifs de la classe économique a fluctué d'une année à l'autre en relation inverse de l'utilisation des tarifs réduits. En 1990, pour les vols intérieurs, cela représentait un déclin de 3.9 points de pourcentage par rapport à 1989. Les passagers voyageant dans les secteurs intérieurs du sud et du nord ont affiché les mêmes phénomènes que ceux indiqués ci-haut, pour les tarifs des classes affaires et économique.

Table 6.5

Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1990

Tableau 6.5

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1990

City of enplanement Ville d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire												
	Passengers		First class		Business class		Economy		Discounted		Other		
	Passagers		Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre		
	1989	1990	Change Variation	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990
	No. – Nbre ('000)		%					%					
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)													
Calgary	767	770	0.4	0.1	0.1*	3.3	3.8	40.2	41.6	54.3	52.3	2.1	2.3
Edmonton ¹	265	259	-2.2	**	**	0.4*	0.6*	65.2	71.9	33.5	26.6	0.9	0.9*
Halifax	21	x	...	-	x	**	x	32.8	x	63.0	x	**	x
Montréal ²	1 039	889	-14.5	0.3	0.2	6.1	7.1	38.9	22.1	50.4	66.4	4.2	4.1
Ottawa	613	564	-8.1	0.3	0.3	6.3	6.9	42.2	35.1	47.8	53.9	3.3	3.9
Regina	108	103	-4.8	**	**	2.5	2.7	47.5	44.1	47.7	51.3	2.3	1.9
Saskatoon	103	105	2.4	-	**	1.1*	1.6	47.2	44.1	48.9	51.6	2.9*	2.6
Toronto	1 647	1 455	-11.7	0.3	0.2	6.2	7.1	41.1	26.9	48.6	61.8	3.9	4.0
Vancouver	621	619	-0.4	0.1*	0.1*	3.9	3.8	28.8	31.5	65.1	62.3	2.0	2.3
Winnipeg	131	114	-13.3	**	**	1.5	1.9	57.1	55.0	39.9	41.2	1.4	1.8
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)													
Calgary	645	604	-6.2	0.9	0.8	12.0	13.3	14.8	15.0	69.6	67.7	2.7	3.3
Edmonton ¹	729	689	-5.5	0.3	0.3	6.2	6.5	23.4	22.8	67.4	66.8	2.7	3.6
Halifax	627	628	0.1	0.2*	0.2	8.4	8.3	26.1	22.0	62.1	65.6	3.1	3.9
Montréal ²	432	367	-15.0	0.3	0.2*	9.1	9.2	24.4	21.5	62.4	64.8	3.7	4.3
Ottawa	340	324	-4.7	0.3*	0.2	9.8	10.1	25.2	21.6	61.9	63.6	2.9	4.5
Regina	155	152	-1.7	**	**	6.0	6.1	18.5	17.4	72.2	73.3	3.3	3.1
Saskatoon	145	147	1.0	**	**	5.3	5.7	19.6	17.4	72.3	74.2	2.8	2.6
Toronto	2 588	2 457	-5.1	0.7	0.6	10.0	10.8	15.3	14.2	70.4	70.5	3.6	3.9
Vancouver	1 397	1 333	-4.6	0.7	0.6	8.8	9.8	18.0	17.5	68.9	68.2	3.5	3.9
Winnipeg	754	709	-6.0	**	0.1*	7.1	7.5	24.2	23.2	65.4	65.4	3.1	3.8

¹ Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

² Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

International Sector

In 1990, the international sector exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, almost three out of every four (70.5%) international scheduled passengers flew on discount fares. This represented a rise of 1.7 percentage points compared to a year earlier. The increased utilization of business class fares can also be noted for the passengers carried on international services. Indeed, between 1989 and 1990, the proportion increased by 0.6 percentage point.

Secteur international

En 1990, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. En effet, près de trois passagers sur quatre (70.5%) des vols internationaux réguliers ont voyagé à tarif réduit. Cela représente une hausse de 1.7 point de pourcentage par rapport à l'année précédente. On retrouve également une utilisation accrue des tarifs de la classe affaires par les passagers des vols internationaux, soit une hausse de 0.6 point de pourcentage entre 1989 et 1990.

Table 6.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1990

Tableau 6.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1990

Fare type group – Groupe tarifaire										
City of enplanement	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
Ville d'embarquement	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)										
Calgary	184.2	-4.3	205.1	5.4	137.9	6.5	100.3	10.4	98.6	5.9
Edmonton ¹	...	...	98.6	9.1	99.6	5.4	71.8	12.1	56.4	...
Halifax	x	...	x	...	x	...	x	...	x	...
Montréal ²	224.6	15.9	186.9	8.5	157.9	6.1	91.8	1.2	73.4	-6.9
Ottawa	175.9	8.4	157.7	5.7	136.8	8.0	85.6	6.1	79.2	1.5
Regina	...	...	194.6	9.9	176.3	11.6	93.3	6.5	105.2	6.9
Saskatoon	...	...	183.7	-6.6	178.2	10.6	88.4	5.8	104.1	10.9
Toronto	189.9	7.2	178.1	7.8	152.6	6.6	91.7	3.0	79.0	-5.0
Vancouver	161.1	-21.4	207.9	5.8	179.3	8.9	106.0	7.2	99.0	11.3
Winnipeg	...	...	203.2	11.4	194.5	11.6	97.6	11.0	106.5	3.0
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)										
Calgary	625.9	14.7	522.2	13.4	376.8	9.2	203.7	11.5	219.2	-8.2
Edmonton ¹	590.6	11.1	472.9	11.9	294.0	9.9	169.6	8.6	204.6	6.1
Halifax	346.7	9.4	297.8	9.0	244.0	9.5	135.3	6.4	162.5	-7.9
Montréal ²	596.2	12.5	541.3	15.4	360.9	16.0	201.1	14.5	233.9	-10.6
Ottawa	576.6	20.7	495.7	11.8	349.9	12.2	196.2	10.8	251.2	-1.8
Regina	...	...	424.3	8.6	340.9	10.5	164.8	3.9	200.5	-10.4
Saskatoon	...	...	436.8	8.8	327.4	10.5	162.8	4.4	202.5	-1.5
Toronto	658.7	11.1	500.8	13.5	342.8	9.2	189.1	9.7	215.2	-6.1
Vancouver	727.9	11.0	593.4	11.3	350.8	8.8	207.7	7.6	257.9	2.5
Winnipeg	321.3	...	355.8	9.8	306.2	10.0	153.3	15.7	169.0	0.2

¹ Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

² Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Provincial Synopsis

In 1990, the larger portion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. In this regard, percentages ranged from 57.6% for Alberta to 76.2% for Prince Edward Island. Newfoundland and Manitoba were the only provinces besides Alberta to experience a proportion of discounted passengers below the national average.

Sommaire provincial

En 1990, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. À cet égard, les pourcentages ont oscillé entre 57.6% en Alberta et 76.2% à l'Île-du-Prince-Édouard. Terre-Neuve et le Manitoba étaient les seules provinces avec l'Alberta, où la proportion des passagers voyageant à prix réduit était inférieure à la moyenne nationale.

Table 6.7

Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by Hub Category and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1990

Tableau 6.7

Recettes par passager-kilomètre, secteur intérieur, selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1990

Hub category Catégorie de villes-pivots	Fare type group – Groupe tarifaire											
	All fares		First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Tous les tarifs		Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation
	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%
Large-Large/Grand-grand	12.1	7.0	23.2	11.4	20.2	10.3	19.8	-3.1	9.1	14.2	9.6	1.2
Large-Medium/Grand-moyen	13.1	10.3	23.9	12.8	21.4	11.2	21.6	7.5	9.8	12.7	10.9	-0.3
Large-Small/Grand-petit	13.7	5.3	20.3*	16.2	21.0	10.9	22.9	11.8	10.5	4.4	10.7	-14.2
Medium-Medium/Moyen-moyen	14.7	11.2	22.5*	11.8	21.7	13.0	23.3	11.6	9.9	11.2	12.5	3.5
Medium-Small/Moyen-petit	19.3	11.9	23.4*	...	26.7	14.6	27.8	14.1	13.5	13.7	14.1	-1.0
Small-Small/Petit-petit	30.8	18.6	**	...	42.1*	13.6	37.5	20.0	16.9*	14.0	**	...

Note: For a description of the hub category, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour une description de la catégorie de villes-pivots, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Prince Edward Island does not mean that the P.E.I. residents are more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted at Charlottetown, for example, may in fact be Halifax or Montréal, in which case both Nova Scotia and Quebec could also record an enplaned passenger using a discount fare.

Between 1989 and 1990, the increase in the utilization of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, with all posting increases with the exception of Alberta and British Columbia and the territories which witnessed declines of 2.3 percentage points and 1.8 percentage points respectively. The largest increases were in Quebec (11.0 percentage points) and Prince Edward Island (10.3 percentage points).

Il y a un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui voyagent à tarif réduit à l'Île-du-Prince-Édouard, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province soient plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Charlottetown, par exemple, peut être en réalité Halifax ou Montréal. Dans ce cas, les provinces de la Nouvelle-Écosse ou de Québec peuvent également enregistrer un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

Entre 1989 et 1990, l'utilisation accrue de tarifs réduits dans le secteur intérieur est observée au niveau de toutes les provinces, à l'exception de l'Alberta et de la Colombie-Britannique et des territoires qui ont enregistré des baisses de 2.3 points de pourcentage et 1.8 point de pourcentage respectivement. Les hausses les plus fortes s'observent au Québec (11.0 points de pourcentage) et à l'Île-du-Prince-Édouard (10.3 points de pourcentage).

Trends for Selected Cities

As shown in Table 6.5, for passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres), the proportion of passengers who benefitted from discount fares in 1990 increased in six of the top ten selected Canadian cities^{1,2}. The gains ranged from 1.3 percentage points in Winnipeg to 16.0 percentage points in Montréal. Between 1989 and 1990, the proportion declined from 54.3% to 52.3% in Calgary, from 33.5% to 26.6% in Edmonton and from 65.1% to 62.3% in Vancouver. For long-haul trips (800 kilometres or more), six of the top ten cities posted increases; these ranged from 0.1 percentage point in Toronto to 3.5 percentage points in Halifax.

For domestic long-haul services, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 65.0% in all cities, with the exception of Montréal and Ottawa: Saskatoon showed the highest proportion (74.2%), followed by Regina (73.3%) and Toronto (70.5%). For business class fares, the leading cities were Calgary (13.3%), Toronto (10.8%) and Ottawa (10.1%).

Average Fares

In 1990, air fares in Canada increased substantially compared to the previous year. The price increases were largely driven by:

- Escalating fuel prices; and,
- Pressing financial requirements of multi-billion dollar fleet renewal programs.

According to the fare basis data, in 1990, the average fare (all fares) paid by the passengers on all domestic city-pairs amounted to \$190, up 9.1% over 1989. The corresponding fare for all international city-pairs amounted to \$338, an increase of 3.0% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurs in Vancouver where the domestic fare averaged \$230; the lowest in Montréal, where it averaged \$158. The average domestic fare also exceeded the national level in Toronto (\$198) and Winnipeg (\$198). It rose in the top ten cities, with gains ranging from 3.0% in Montréal to 12.1% in Winnipeg.

In 1990, the business and economy class fares for short-haul services increased in eight and nine of the top cities² respectively, whereas for the long-haul services these fares increased in all major cities (see Table 6.6). This table also shows that the average discount fares rose in all cities² for both short-haul and long-haul trips. Winnipeg (15.7%) and Montréal (14.5%) posted the largest increases for long-haul trips over the study period.

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 6.5, la proportion de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits en 1990 a augmenté dans six des dix principales villes canadiennes choisies^{1,2}. Les progressions variaient entre 1.3 point de pourcentage à Winnipeg et 16.0 points de pourcentage à Montréal. Entre 1989 et 1990, le pourcentage a diminué de 54.3% à 52.3% à Calgary, de 33.5% à 26.6% à Edmonton et de 65.1% à 62.3% à Vancouver. En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), six des dix principales villes ont enregistré une hausse, comprise entre 0.1 point de pourcentage à Toronto et 3.5 points de pourcentage à Halifax.

En termes de vols intérieurs long-courriers, la proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 65.0% dans toutes les villes, à l'exception de Montréal et d'Ottawa: Saskatoon affiche la proportion la plus élevée (74.2%), suivie de Regina (73.3%) et de Toronto (70.5%). En terme de tarifs de la classe affaires, les premières places revenaient à Calgary (13.3%), Toronto (10.8%) et Ottawa (10.1%).

Tarifs moyens

En 1990, les tarifs aériens au Canada ont augmenté par rapport à l'année précédente. Les augmentations de prix ont été causées en grande partie par:

- l'augmentation des prix du carburant; et,
- les besoins financiers pressants de programmes de renouvellement des flottes qui se chiffrent par milliards de dollars.

Selon les données sur la base tarifaire, en 1990, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à \$190, en hausse de 9.1% par rapport à 1989. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'élevait à \$338, en hausse de 3.0% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes choisies, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre \$230 à Vancouver et \$158 à Montréal. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Toronto (\$198) et Winnipeg (\$198). Il s'est accru dans les dix principales villes, les gains oscillant entre 3.0% à Montréal et 12.1% à Winnipeg.

En 1990, les tarifs des classes affaires et économique pour les voyages court-courriers ont augmenté respectivement dans huit et neuf des principales villes², tandis que pour les services long-courriers ces tarifs ont augmenté dans toutes les principales villes, (voir tableau 6.6). Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens se sont accrus dans toutes les villes² pour les services court-courriers et long-courriers. Winnipeg (15.7%) et Montréal (14.5%) ont enregistré les hausses les plus fortes pour les services long-courriers au cours de la période sous étude.

¹ Based on the number of total enplaned passengers on domestic scheduled services during the first quarter of 1990.

² Due to confidentiality, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed.

¹ En fonction du nombre de passagers embarqués et transportés à bord de vols intérieurs réguliers au cours du premier trimestre de 1990.

² À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.

Among the ten cities, the passengers who enplaned on domestic scheduled services in Vancouver paid, on average, the highest business class fares for both short-haul and long-haul trips; this is largely explained by the geographical location of that city. For the economy fares, Winnipeg registered a high of \$195 for short-haul trips, while Calgary registered a high of \$377 for long-haul trips.

Yields from a Hub Perspective

As shown in Table 6.7, the revenue per passenger-kilometre (yields) earned by Canadian Level I air carriers, for each fare type group, in the domestic scheduled market, rose in almost all hub categories³ in 1990 over 1989. The only exceptions were for the economy fares in the category 'large-large' and for other fares in the categories 'large-medium', 'large-small' and 'medium-small'.

The gains in the yields for all fares ranged from 5.3% (from 13.0 cents to 13.7) for the hub category 'large-small' and 18.6% (26.0 cents to 30.8) for the hub category 'small-small'. For the business and economy fares, the variations in the revenue per passenger-kilometre ranged from 10.3% ('large-large') to 14.6% ('medium-small') and from -3.1% ('large-large') to 20.0% ('small-small') respectively. For the discounted fares, all hub categories posted increases compared to 1989, the gains ranging from 4.4% ('large-small') to 14.2% ('large-large'). As shown in these figures, in most cases, the yields derived for travel between the hub categories 'medium-small' and 'small-small' posted the largest gains over the study period.

³ For 1989, the revenue per passenger-kilometre for the hub categories 'large-small', 'medium-small' and 'small-small' were recalculated due to the changes in the list of small hubs in 1990.

Parmi les dix villes, c'est à Vancouver que les tarifs des vols intérieurs d'affaires réguliers (court-courriers et long-courriers) sont, en moyenne, les plus élevés; la situation est en grande partie attribuable à l'emplacement géographique de la ville. En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de \$195 pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de \$377 pour les voyages long-courriers.

Les revenus moyens vue sous l'angle des villes-pivots

Comme l'indique le tableau 6.7, les recettes par passager-kilomètre (revenus moyens) obtenues par les transporteurs aériens canadiens de niveau I, pour chaque groupe tarifaire, dans le marché intérieur régulier, ont augmenté dans presque toutes les catégories de villes-pivots³ en 1990 par rapport à 1989. Les seules exceptions dénotées sont pour les tarifs économiques dans la catégorie 'grand-grand' et pour les autres tarifs dans les catégories 'grand-moyen', 'grand-petit' et 'moyen-petit'.

Les gains dans les revenus moyens pour tous les tarifs ont oscillé entre 5.3% (de 13.0 cents à 13.7) pour la catégorie de villes-pivots 'grand-petit' et 18.6% (26.0 cents à 30.8) pour la catégorie de villes-pivots 'petit-petit'. Pour les tarifs des classes économique et affaires, les variations dans les recettes par passager-kilomètre ont oscillé entre 10.3% ('grand-grand') et 14.6% ('moyen-petit') et entre -3.1% ('grand-grand') et 20.0% ('petit-petit') respectivement. Pour les tarifs réduits, toutes les catégories de villes-pivots ont enregistré des hausses par rapport à 1989, les gains variant entre 4.4% ('grand-petit') et 14.2% ('grand-grand'). Tel qu'il est montré dans ces chiffres, ce sont en majorité les revenus moyens provenant des voyages entre les catégories de villes-pivots 'moyen-petit' et 'petit-petit' qui ont enregistré les gains les plus importants au cours de la période sous étude.

³ Pour 1989, les recettes par passager-kilomètre pour les catégories de villes-pivots 'grand-petit', 'moyen-petit' et 'petit-petit' ont été recalculées afin de tenir compte des changements dans la liste des petites villes-pivots en 1990.

Part III
CIVIL AVIATION

Section 7
AIRCRAFT MOVEMENTS

Table 7.1

**Itinerant Aircraft Movements at Transport Canada
Towered Airports, by Type of Movement, 1990**

Partie III
AVIATION CIVILE

Section 7
MOUVEMENTS D'AÉRONEFS

Tableau 7.1

**Mouvements itinérants d'aéronefs aux aéroports dotés
d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon le
genre de mouvement, 1990**

Type of movement	1989	1990	Change
Genre de mouvement			Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
By sector¹ - Par secteur¹			
Domestic - Intérieur	3 248 915	3 338 876	2.8
Transborder - Transfrontalier	340 422	356 218	4.6
International - International	62 954	63 507	0.9
By type of operation¹ - Par genre d'exploitation¹			
Total commercial ² - Total commerciaux ²	2 848 877	2 967 786	4.2
Private - Privés	618 702	616 903	-0.3
Government - Officiels	184 712	173 912	-5.8
By flight rules - Par règles de vol			
Instrument flights - Vols aux instruments	1 969 870	2 016 422	2.4
Visual flights - Vols à vue	1 736 616	1 742 179	0.3
By type of power plant - Par groupe motopropulseur			
Jet - À réaction	986 092	948 165	-3.8
Turboprop - Turbopropulseurs	920 385	1 023 066	11.2
Piston - À pistons	1 595 434	1 578 931	-1.0
Helicopter - Hélicoptères	199 355	203 148	1.9
Other - Autres	5 220	5 291	1.4
By wake turbulence weight group - Par groupe de poids pour la turbulence de sillage			
0 - 5 670 kg	2 039 601	2 073 444	1.7
5 671 - 136 077 kg	1 444 216	1 527 457	5.8
136 078 kg or more - 136 078 kg ou plus	168 474	157 700	-6.4
Total itinerant movements - Total mouvements itinérants	3 706 486	3 758 601	1.4

¹ Movements at Vancouver Harbour are available for 6 months. - Les mouvements à Vancouver Harbour sont disponibles pour 6 mois.

² Includes foreign carriers. - Comprend les transporteurs étrangers.

Table 7.2

**Total Aircraft Movements at Transport Canada
Towered Airports, by Class of Operation, 1990**

Tableau 7.2

**Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés
d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon la
classe de vol, 1990**

Rank 1990	Rank 1989	Airport	Total		Itinerant		Local	
Rang 1990	Rang 1989	Aéroport	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation
			'000	%	'000	%	'000	%
1	1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	353 848	1.6	353 848	1.6	-	...
2	2	Vancouver Int'l. BC-CB	317 464	-2.3	317 464	-2.3	-	-
3	8	St. Hubert QUE-QUÉ	243 399	28.7	88 841	20.7	154 558	33.9
4	7	Toronto Buttonville ONT	218 842	11.4	91 228	9.5	127 614	12.9
5	4	Calgary Int'l. ALTA-ALB	214 259	0.9	206 677	6.8	7 582	-59.7
6	3	Montréal Int'l. QUE-QUÉ	213 601	-7.7	213 577	-7.7	24	-51.0
7	6	Boundary Bay BC-CB	206 046	2.9	73 443	7.2	132 603	0.7
8	5	Victoria Int'l BC-CB	204 957	0.9	123 021	-3.4	81 936	8.3
9	9	Ottawa Int'l. ONT	184 667	-2.0	136 738	2.5	47 929	-12.9
10	10	Abbotsford BC-CB	163 921	2.5	64 755	3.3	99 166	1.9
11	11	Winnipeg MAN	155 480	0.4	114 451	-2.4	41 029	9.3
12	12	Québec QUE-QUÉ	145 629	2.0	101 150	2.8	44 479	0.1
13	13	St. Andrews MAN	139 401	-1.4	34 511	4.8	104 890	-3.2
14	14	Springbank ALTA-ALB	138 827	5.2	40 592	11.1	98 235	2.9
15	15	Edmonton Mun. ALTA-ALB	135 129	3.3	132 007	2.8	3 122	29.9
16	16	Hamilton City ONT	124 719	-1.5	52 264	1.5	72 455	-3.6
17	24	Toronto Island ONT	124 038	24.6	62 890	22.9	61 148	26.3
18	18	Pitt Meadows BC-CB	122 788	1.3	47 144	-8.1	75 644	8.3
19	17	Halifax Int'l. NS-NÉ	119 207	-2.2	92 759	-0.6	26 448	-7.5
20	19	London ONT	116 764	0.1	64 263	1.2	52 501	0.1
21	20	Saskatoon SASK	110 011	-4.0	60 799	-3.4	49 212	-4.7
22	21	Thunder Bay ONT	107 696	-4.4	59 535	7.4	48 161	-15.9
23	22	Langley BC-CB	104 068	-6.7	41 328	-5.6	62 740	-7.3
24	28	Waterloo-Guelph ONT	102 630	10.1	53 819	42.9	48 811	-12.1
25	26	St. Honoré QUE-QUÉ	101 356	4.7	31 606	10.0	69 750	2.5
26	30	Villeneuve ALTA-ALB	101 027	9.5	22 002	1.7	79 025	11.9
27	23	North Bay ONT	98 159	-7.2	32 974	-7.4	65 185	-7.1
28	27	Moncton NB	96 973	1.2	47 359	-4.4	49 614	7.3
29	25	Oshawa ONT	96 479	-1.4	38 117	1.4	58 362	-3.2
30	32	Regina SASK	88 880	5.2	57 978	2.6	30 902	10.6
31	29	Sudbury ONT	88 802	-3.8	49 743	-3.7	39 059	-4.1
32	31	Edmonton Int'l. ALTA-ALB	82 440	-4.4	62 958	-2.1	19 482	-11.4
33	36	Vancouver Harbour BC-CB	70 608	8.8	59 035	8.9	11 573	8.3
34	33	Windsor ONT	68 981	-8.7	35 269	-13.1	33 712	-3.6
35	34	St. John's NFLD-TN	68 009	-5.4	45 274	-1.4	22 735	-12.4
36	40	Prince George BC-CB	61 544	19.4	36 054	12.1	25 490	31.4
37	35	Mirabel Int'l QUE-QUÉ	60 967	-13.7	47 804	-3.3	13 163	-38.0
38	39	Kelowna BC-CB	60 630	17.4	37 477	12.1	23 153	26.9
39	37	Sault Ste. Marie ONT	55 081	-12.3	29 465	-5.6	25 616	-19.0
40	42	Lethbridge ALTA-ALB	52 235	9.6	25 498	6.4	26 737	12.8
41	45	St. Jean QUE-QUÉ	49 618	11.1	24 420	25.3	25 198	0.1
42	43	Whitehorse YT	49 223	3.3	24 218	-6.9	25 005	15.6
43	38	Yellowknife NWT-TNO	46 969	-14.9	30 112	-10.1	16 857	-22.4
44	47	Fort McMurray ALTA-ALB	46 461	7.9	25 612	-0.2	20 849	19.8
45	46	St. Catharines ONT	45 002	4.8	16 474	7.7	28 528	3.2
46	44	Gander Int'l NFLD-TN	42 704	-10.1	32 670	-8.0	10 034	-16.4
47	41	Penticton BC-CB	41 649	-14.1	23 073	-5.7	18 576	-22.7
48	50	Fredericton NB	40 045	3.3	30 383	6.0	9 662	-4.5
49	52	Kamloops BC-CB	39 449	7.0	27 910	2.9	11 539	18.5
50	51	Sept Îles QUE-QUÉ	38 477	-0.1	30 670	-5.6	7 807	29.4
51	48	Thompson MAN	37 609	-7.9	28 965	-15.1	8 644	28.4
52	53	Brandon MAN	36 616	5.1	17 346	12.9	19 270	-1.0
53	49	Saint John NB	34 233	-12.2	23 943	-15.0	10 290	-5.1
54	54	Grande Prairie ALTA-ALB	30 773	-11.3	22 751	-1.4	8 022	-31.1
55	56	Fort St. John BC-CB	29 368	8.6	23 865	6.1	5 503	21.0
56	55	Charlottetown PEI-IPÉ	28 097	3.7	20 513	-3.1	7 584	27.9
57	58	Val D'or QUE-QUÉ	27 766	24.3	21 384	7.4	6 382	163.1
58	57	Castelgar BC-CB	26 856	6.1	15 041	1.5	11 815	12.6
59	60	Sydney NS-NÉ	25 173	20.1	16 076	6.5	9 097	55.3
60	59	Baie Comeau QUE-QUÉ	22 466	5.4	17 458	4.9	5 008	7.1
		Total	6 058 116	1.7	3 758 601	1.4	2 299 515	2.2

Section 8
AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES

Table 8.1

Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by Type of Aircraft, 1990

Type of aircraft Genre d'aéronefs	1989	1990	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
Airplanes - Avions	25 675	25 632	-0.2
Helicopters - Hélicoptères	1 366	1 416	3.7
Gliders - Planeurs	614	609	-0.8
Balloons - Aérostats	336	358	6.5
Gyroplanes - Autogires	127	128	0.8
Airships - Dirigeables	3	3	-
Total	28 121	28 146	0.1

Aircraft registered as of December 31 of each year. Includes all aircraft listed in the Canadian Civil Aircraft Register, whether or not they have a valid certificate of airworthiness. - Aéronefs immatriculés au 31 décembre de chaque année. Comprend tous les aéronefs inscrits dans le Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, peu importe qu'ils soient dotés ou non d'un certificat de navigabilité valide.

Source: Transport Canada - Canadian Civil Aircraft Register, Annual Report TP220. - Transports Canada - Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, Rapport annuel TP220.

Table 8.2
Pilot Licences in Force in Canada, 1990

Tableau 8.2
Licences de pilote en vigueur au Canada, 1990

	1989 ¹	1990 ²	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
Pilots: helicopter and airplane - Pilotes: hélicoptère et avion			
Private - Privé	32 534	32 809	0.8
Commercial - Professionnel	9 266	9 282	0.2
Senior commercial - Professionnel 1 ^{ère} classe	1 091	1 070	-1.9
Airline transport - De ligne	7 520	7 911	5.2
Sub-total - Sous-total	50 411	51 072	1.3
Glider - Planeur	5 143	5 124	-0.4
Gyroplane - Autogire	10	12	20.0
Free balloon - Ballon libre	282	293	3.9
Ultralight - Ultraléger			
Private - Privé	1 953	1 994	2.1
Commercial - Professionnel	857	864	0.8
Total	58 656	59 359	1.2

¹ Includes January 1, 1989 to December 31, 1989. - Comprend le 1^{er} janvier 1989 au 31 décembre 1989.

² Includes January 1, 1990 to March 31, 1990. - Comprend le 1^{er} janvier 1990 au 31 mars 1990.

Source: Transport Canada: Summary of Personnel Licences. - Transports Canada: Sommaire des licences du personnel.

Notes to Users

Methodology and Data Limitations

General

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels. These levels are defined in the Glossary. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which it is classified. The smaller the air carrier, the less detail and frequency of data filing.

This publication presents individual company data, for the Canadian Level I air carriers. As a result, it cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all operations performed by the carriers anywhere in the world.

Civil Aviation Financial and Operational Surveys

Coverage/Survey Universe

Coverage for the Civil Aviation Surveys in the publication **Canadian Civil Aviation** extends to all air carriers in reporting Levels I-IV. These Canadian carriers are licensed to perform commercial scheduled or charter transportation of passengers and cargo. To offer commercial air services in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada.

Survey Methodology

The survey methodology used for the Civil Aviation Surveys, is a mail census. Reporting forms that vary in the level of detail according to the size of the air carrier operation being surveyed are mailed out to the carriers. Each licensed operator constitutes a separate reporting unit. Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre.

Once the information is coded and captured into the data processing system, a computerized edit is performed which identifies inconsistencies. Data which fail to meet the predetermined criteria are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain missing data, corrections or explanations. If there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleets and operations.

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis selon six niveaux de déclaration, dont la définition figure dans le glossaire. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée.

La présente publication renferme des données se rapportant à chacun des transporteurs aériens canadiens de niveau I. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

A moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde.

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

La couverture des enquêtes sur l'aviation civile dont les données figurent dans la publication intitulée **Aviation civile canadienne** englobe tous les transporteurs aériens se classant aux niveaux de déclaration I à IV. Ces transporteurs canadiens détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier ou le transport affrété de passagers et de marchandises. Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada.

Méthodes d'enquête

Les enquêtes sur l'aviation civile prennent la forme d'un recensement par la poste. On envoie aux transporteurs des formules de déclaration dont le niveau de détail varie selon la taille de l'exploitation du transporteur aérien faisant partie du champ de l'enquête. Chaque exploitant titulaire d'une licence constitue une unité de déclaration distincte. Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formules remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation.

Après le codage et la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données, on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur aérien afin d'obtenir les données manquantes, des corrections ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyed into the data base. The sources of conversion factors applied are:

- (i) the International System of Units (SI), and
- (ii) the International Civil Aviation Organization.

Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.
- (ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, **Air Carrier Operations in Canada**, the revision is reflected in the annual publication, **Canadian Civil Aviation**. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".
- (iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in **Canadian Civil Aviation** may show differences from the total of the four quarterly income statements in **Air Carrier Operations in Canada**.
- (iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisée. Lorsque les enregistrements sont saisis sur bande et versés dans la base de données, les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (i) le Système international d'unités (SI);
- (ii) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

- (i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.
- (ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle (**Opérations des transporteurs aériens au Canada**), les rectifications sont apportées dans la publication annuelle (**Aviation civile canadienne**). Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication **Aviation civile canadienne** peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**.
- (iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettes-passagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.

- (v) Table 3.6 presents estimates of passenger and goods revenue based on the point of sale. Where this method is not possible, the estimates are based on the point of enplanement.
- (vi) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".
- (vii) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

Fare Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

Coverage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

Survey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are performed to detect inconsistencies between fare code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

- (v) Les estimations sur les recettes-passagers et les recettes-marchandises présentées au tableau 3.6 sont établies en fonction du point de vente. Lorsque cette méthode ne peut être utilisée, les estimations sont établies en fonction du point d'embarquement.
- (vi) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du double-comptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (vii) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

Enquête sur la base tarifaire

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk "**".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- (ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.
- (iii) In Table 6.7, the classification of cities by hub category are based only on the scheduled domestic traffic of the Canadian Level I carriers. The number of enplanements was used as a measure of traffic and cities with airports were then grouped into various hub categories according to the percentage of passengers who enplaned at each of the cities in relation to the whole system. Thus, a large hub is a city that accounts for 10.0% or more of all enplanements. A medium hub is one that accounts for 2.0% to 10.0% (lower limit included) of enplanements, and a small hub is one that accounts for 0.5% to 2.0% (lower limit included). The classification based on 1989 figures is the following:

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "*" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "**".

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'Enquête sur la base tarifaire.

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.
- (iii) Dans le tableau 6.7, la classification des villes par catégorie de villes-pivots est fondée seulement sur le trafic des vols intérieurs réguliers des transporteurs canadiens de niveau I. Le nombre d'embarquements est utilisé comme mesure du trafic et les villes aéroportuaires sont ensuite groupées en différentes catégories de villes-pivots selon les proportions de passagers embarqués à chacune des villes par rapport à l'ensemble du système. Ainsi, le terme grande ville-pivot est associé à une ville responsable de 10.0% ou plus de l'ensemble des embarquements. Une moyenne ville-pivot est pour sa part responsable de 2.0% à 10.0% (borne inférieure incluse) des embarquements alors qu'une petite ville-pivot en accapare de 0.5% à 2.0% (borne inférieure incluse). La classification résultante pour l'année 1989 est la suivante:

- Large hubs: Montréal, Toronto and Vancouver.
- Medium hubs: Calgary, Edmonton, Halifax, Ottawa and Winnipeg.
- Small hubs: Kelowna, Prince George, Québec, Regina, Saskatoon, St. John's and Thunder Bay.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

Aircraft Movement Survey

Coverage/Survey Universe

The statistics appearing in Section 7 are for aircraft movements reported by Transport Canada (TC) air traffic control units at Transport Canada control towers and Flight Service Stations (FSS).

The aircraft movement statistics were compiled at the Aviation Statistics Centre (ASC) from Daily Air Traffic Records that originated with the tower and FSS units. The reports give detailed accounts of all aircraft movements during the reporting period.

Survey Methodology

The Itinerant Aircraft Movement Record is designed to capture aircraft identity, aircraft type, the last station before landing at the reporting airport or the next station after take-off, arrival or departure, time of movement, runway used and the flight rules (instrument flight rules or visual flight rules).

The Local Aircraft Movement Record provides for reports of local movements by hour, single engine, multi-engine, jet or military aircraft.

Data Quality and Limitations

The Aviation Statistics Centre maintains a data base of current information on all registered aircraft. The storage of this information reduces the reporting burden of the survey respondents and limits the element of human error associated with the preparation of source documents.

The parameter files also include Airport Environment information against which the airport category is checked: the reported runway is validated and the time difference between GMT and Local is allocated.

- Grandes villes-pivots: Montréal, Toronto et Vancouver.
- Moyennes villes-pivots: Calgary, Edmonton, Halifax, Ottawa et Winnipeg.
- Petites villes-pivots: Kelowna, Prince George, Québec, Regina, Saskatoon, St. John's et Thunder Bay.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).

Enquête sur les mouvements d'aéronefs

Couverture/univers de l'enquête

Les statistiques présentées à la Section 7 donnent les mouvements d'aéronefs enregistrés par les unités de contrôle de la circulation aérienne aux tours de contrôle de Transports Canada et les Stations d'information de vol (FSS).

Les statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs ont été rassemblées à partir de rapports quotidiens transmis au Centre des statistiques de l'aviation par les unités des tours de contrôle et FSS. Ces rapports donnent un relevé détaillé de tous les mouvements d'aéronefs durant la période étudiée.

Méthodes d'enquête

Le Rapport sur les mouvements itinérants d'aéronefs a pour objet de capter les renseignements suivants: l'identification de l'aéronef, le type ou genre d'aéronef, l'origine du dernier aéroport précédant l'atterrissage à l'aéroport déclarant ou la destination du vol après le décollage, l'arrivée ou le départ, l'heure précise du mouvement, la piste utilisée et les règles de vol (vols visuels ou aux instruments).

Le Rapport sur les mouvements locaux d'aéronefs sert à répartir les mouvements locaux selon l'heure, les avions monomoteurs, multimoteurs, à réaction ou militaires.

Qualité des données et restrictions

Le Centre des statistiques de l'aviation maintient une base de données avec un fichier des paramètres sur toutes les marques d'immatriculation des aéronefs. L'emmagasiner de ces renseignements permet d'alléger le fardeau des répondants appelés à fournir les données et de plus contribue à minimiser les erreurs inhérentes à la préparation des documents de référence.

Le fichier des paramètres renferme en outre l'information sur l'environnement de l'aéroport qui permet de vérifier sa catégorie. La piste déclarée est homologuée et la différence entre le temps moyen de Greenwich et l'heure locale est assignée.

Aircraft Movement Statistics are accumulated from data originating with air traffic control tower units or Flight Service Stations personnel. Because staff in these positions are highly trained in factual observation and reporting, the entries in the data bank are of a high quality.

The processing system contains editing procedures designed to identify data errors occurring during transcription and transmission or during data capture of forms. Identified errors are manually corrected by ASC editing staff.

Users requiring more information about the Aircraft Movement Survey may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6185).

Les statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs sont accumulées à partir des données provenant des unités des tours de contrôle de la circulation aérienne ou du personnel des stations d'information de vol. Étant donné que le personnel de ces positions est hautement formé et possède une expertise dans la surveillance des opérations et la manière de remplir les déclarations, il s'ensuit donc que les statistiques qui entrent dans la banque des données sont de haute qualité.

Les cycles de vérification font partie des programmes du traitement des données sur l'ordinateur et sert à identifier les erreurs commises lors de l'échange des données via le réseau ADIS ou capté par formulaire. Les erreurs identifiées sont corrigées manuellement par les préposés à la vérification au Centre des statistiques de l'aviation.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet de l'Enquête sur les mouvements d'aéronefs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6185).

Factors Which May Have Influenced The Data

- a) Revisions were made to the 1989 data base, because of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1989 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1989 publication.
- b) The total number of carriers by level which reported annual financial operations for 1990 are shown in the following table with comparative 1989 data:

	1989	1990	% Change Variation en %	
Level I	3	2	-33.3	Niveau I
Level II	16	25	31.6	Niveau II
Level III	67	70	4.5	Niveau III
Level IV	163	166	1.8	Niveau IV
Total	252	263	4.4	Total

- c) The number of carriers which reported nil operations, for 1990, are as follows: Level III - 1, Level IV - 6.
- d) In 1989, Canadian air carriers were allowed to file their annual financial data on a fiscal year basis as opposed to a calendar year basis. Of the 263 carriers in 1990, 226 reported on a calendar year basis, and these carriers accounted for 97.5% of all revenues reported.
- e) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the years 1989 and 1990, the value of this double counting was less than 5% of net income in any given quarter or year.
- f) Since the first quarter of 1990, Canadian Airlines International Ltd. began reporting its own operations combined with Wardair.
- g) The Persian Gulf war caused fuel price to rise dramatically.
- h) The Canadian economy was in a recession.

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1989 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1989 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1989.
- b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités financières pour 1990 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour l'année 1989 sont également présentées.
- c) Pour l'année 1990, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité financière se lit comme suit: niveau III - 1, niveau IV - 6.
- d) En 1989, il était permis aux transporteurs aériens de déclarer leurs données financières annuelles basées sur l'année fiscale par opposition à l'année civile. Des 263 transporteurs en 1990, 226 ont déclaré leurs données selon l'année civil ainsi pour 97.5% de toutes les recettes générées.
- e) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens afin de déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce double-comptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre ou année.
- f) Depuis le premier trimestre de 1990, les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont commencé à déclarer leurs propres activités combinées avec celles de Wardair.
- g) La guerre du Golfe Persique a entraîné une augmentation dramatique du prix du carburant.
- h) L'économie canadienne était en récession.

Glossary

Terms Related to Civil Aviation Data

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

Charter services. Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

Depreciation. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometres. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Level I. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes of revenue goods.

Level II. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

Level III. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

Level IV. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of \$250,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

Level V. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than \$250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

Level VI. This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-operating income and expense. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

Passenger. For scheduled transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

Passenger-kilometre. A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

Passenger load factor. This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

Passenger tonne-kilometre. This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

Scheduled services. Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

Tonne-kilometre. Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

Transborder services. Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

Weight load factor. This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

Terms Related to Fare Basis Data

Air fare index. Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

Average fare. This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Domestic sector. Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

Fare basis. A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

Fare type group. For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- **Business class.** A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- **Discount.** A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.
- **Economy.** A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.
- **First class.** The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- **Other.** Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

International sector. Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

Long-haul. Distances of 800 kilometres or more.

Passenger. For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

Scheduled services. Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

Southern and northern sectors. The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Terms Related to Aircraft Movement Data

Aircraft movement. A takeoff, a landing, or a simulated approach by an aircraft.

Itinerant movement. At airports with control towers refers to a movement in which an aircraft proceeds to or arrives from another location; or where aircraft leaves the circuit but returns without landing at another airport.

Local movement. At airports with control towers, refers to a movement in which the aircraft remains in the circuit.

Other Terms

Travel Price Index. The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

Coefficient de chargement. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

Coefficient de remplissage, passagers. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Dépenses d'exploitation. Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

Dépréciation. Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

Frais d'entretien. Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais de gestion générale. Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de service courant des aéronefs et du trafic. Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignments de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

Gains ou pertes de capital. Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

Intérêts versés. Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

Marchandises. Ce terme désigne tout trafic autre que le trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

Niveau I. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins un million de passagers payants ou au moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes.

Niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

Niveau III. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et de moins de 10 000.

Niveau IV. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau V. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau VI. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.

Passager. Dans le cas du transport régulier, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

Passager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

Recettes d'exploitation. Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

Revenus d'intérêts et d'escomptes. Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

Revenus et dépenses hors exploitation. Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

Revenus ou pertes d'exploitation. Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

Services d'affrètement. Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

Services transfrontaliers. Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

Sièges-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

Tonnes-kilomètres. La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

Tonnes-kilomètres de marchandises. Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

Base tarifaire. Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

Groupes tarifaires. Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

- **Classe affaires.** Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base. Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).
- **Classe économique.** Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
- **Première classe.** Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
- **Réduit.** Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe.
- **Autres.** Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

Indice des tarifs aériens. Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

Passager. Aux fins de l'Enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

Secteurs du nord et du sud. Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

Tarif moyen. On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

Vols court-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

Vols intérieurs. Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

Vols internationaux. Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis.

Vols long-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

Termes ayant trait aux données sur les mouvements d'aéronefs

Mouvement d'aéronef. Tout décollage, atterrissage ou toute approche simulée par un aéronef.

Mouvement itinérant. Aux aéroports avec tour de contrôle, sont considérés comme mouvements itinérants les mouvements dans lesquels les aéronefs partent à destination ou arrivent en provenance d'un autre lieu, ou les mouvements où les aéronefs quittent le circuit mais reviennent pour atterrir.

Mouvement local. Aux aéroports avec tour de contrôle, sont considérés comme mouvements locaux, les mouvements dans lesquels les aéronefs restent dans le circuit.

Autres termes

Indice des prix des voyages. Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION

Available from the Transportation Division are...

- * key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- * special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- * two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- * a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David J. Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain, Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Gord Baldwin, Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

March 1991

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- * deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David J. Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain, Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Gord Baldwin, Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942
Télécopieur: (613) 953-8499

Mars 1991

**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM
THE TRANSPORTATION DIVISION**

**PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA
DIVISION DES TRANSPORTS**

Catalogue	Title	Canada	U.S.A. États- Unis \$	Other Autres	Titre
50-002	Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501 E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. – Annual M. – Monthly Q. – Quarterly
O. – Occasional Bil. – Bilingual

A. – Annuel M. – Mensuel T. – Trimestriel
H.S. – Hors série Bil. – Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.

ORDER FORM

Statistics Canada Publications

MAIL TO:

**Publication Sales
Statistics Canada
Ottawa, Ontario, K1A 0T6**

(Please print)

Company _____

Department _____

Attention _____

Address _____

City _____ Province _____

Postal Code _____ Tel. _____

FAX TO: (613) 951-1584

This fax will be treated as an original order. Please do not send confirmation.

METHOD OF PAYMENT

☐ Purchase Order Number (please enclose)☐ Payment enclosed \$☐ Bill me later (max. \$500)

Charge to my: ☐ MasterCard ☐ VISA

Account Number _____

Expiry Date

--	--	--	--	--

Signature _____

Client Reference Number _____

[illegible]

	SUBTOTAL	
Canadian customers add 7% Goods and Services Tax.	GST (7%)	
Please note that discounts are applied to the price of the publication and not to the total amount which might include special shipping and handling charges and the GST.	GRAND TOTAL	

Cheque or money order should be made payable to the Receiver General for Canada/Publications. Canadian clients pay in Canadian funds. Clients from the United States and other countries pay total amount in US funds drawn on a US bank.

For faster service



1-800-267-6677



VISA and MasterCard Accounts

PF
03681
1991-01



Version française de ce bon de commande disponible sur demande



Statistics Canada Statistique Canada

Canada



Pour un service plus rapide, composez	 1-800-267-6677 	Comptes VISA et MasterCard	PF 03681 1991-01
---------------------------------------	--	----------------------------	------------------------

Canada

TWO SOURCES

OF INTERNATIONAL TRADE

STATISTICS PUBLISHED

EVERY MONTH

DEUX SOURCES

DE DONNÉES SUR LE

COMMERCE INTERNATIONAL

PUBLIÉES CHAQUE MOIS

Follow the direction and patterns of Canada's trade with 200 countries in over 5,000 commodities. Consult **Imports by Commodity (H.S. Based)** and **Exports by Commodity (H.S. Based)**.

These publications give current month totals of value and volume of commodities traded and cumulative totals for the year. And with the recent switch to the "Harmonized System" of commodity coding, international comparisons of trade data are easier because identical products traded internationally are identified by the same code.

Order the publications that manufacturers, international traders, governments, labour and trade associations have come to rely on for up-to-date, comprehensive trade statistics: **Imports by Commodity (H.S. Based)** and **Exports by Commodity (H.S. Based)**.

Mail the enclosed order form to:
Publication Sales
Statistics Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

For faster service, using VISA or MasterCard, call
1-800-267-6677.

Exports by Commodity (H.S. Based)

Catalogue No 65-004

Imports by Commodity (H.S. Based)

Catalogue No 65-007

A subscription to either of these publications is \$551 in Canada, US\$661 in the United States and US\$771 in other countries.

All cheques or money orders should be made payable to the Receiver General for Canada/Publications. For more information about other Statistics Canada publications, contact Statistics Canada Regional Reference Centre nearest you.

**Exports par
marchandise**
(Base du S.H.)

Janvier 1990

**Exports by
Commodity**
(H.S. Based)

January 1990

**Importations par
marchandise**
(Base du S.H.)

Janvier 1990

**Imports by
Commodity**
(H.S. Based)

January 1990

Pour connaître les mouvements et la répartition de plus de 5 000 marchandises entre le Canada et 200 pays, consultez **Importations par marchandise (Base du S.H.)** et **Exportations par marchandise (Base du S.H.)**.

Ces publications vous donnent les chiffres de la valeur et du volume des échanges de marchandises du mois et les chiffres cumulatifs pour l'année. Grâce à l'adoption du Système harmonisé de codification des marchandises, il est maintenant plus facile de comparer les données sur le commerce international, car les produits identiques échangés entre les pays sont désignés par le même code.

Procurez-vous les deux publications qu'utilisent les fabricants, les importateurs, les exportateurs, les gouvernements ainsi que les associations ouvrières et commerciales pour obtenir des statistiques récentes et complètes sur le commerce: **Importations par marchandise (Base du S.H.)** et **Exportations par marchandise (Base du S.H.)**.

Vous pouvez commander en postant le bon de commande ci-joint à:

Vente des publications
Statistique Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Pour un service plus rapide, téléphonez au
1-800-267-6677;
nous acceptons les cartes VISA et MasterCard.

Exportations par marchandise (Base du S.H.)

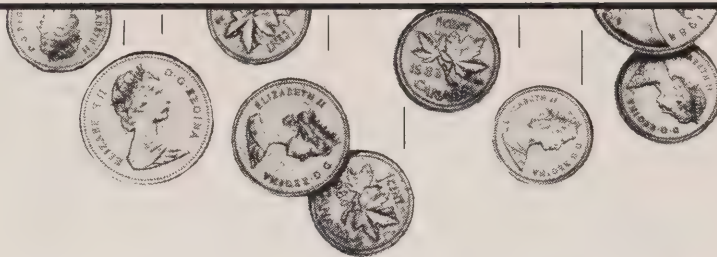
n° 65-004 au catalogue

Importations par marchandise (Base du S.H.)

n° 65-007 au catalogue

Un abonnement à l'une ou l'autre de ces publications coûte 551 \$ au Canada, 661 \$ US aux États-Unis et 771 \$ US dans les autres pays.

Veuillez faire votre chèque ou mandat-poste à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications. Pour obtenir plus de renseignements, n'hésitez pas à communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près.



What happened to the cost of living last month?

The Consumer Price Index will tell you.

Whether you negotiate wage settlements, administer COLA clauses in labour contracts, assess government policies or are involved in renewal contracts, child support or alimony payments, you need current and detailed information on changes in the cost of living.

Compiled monthly (and published within 20 days of the month's end), **The Consumer Price Index** gives you a precise account of the latest fluctuations in consumer prices.

This monthly publication covers:

- transportation
- food
- clothing
- housing
- health and personal care
- recreation, reading and education
- tobacco products and alcoholic beverages

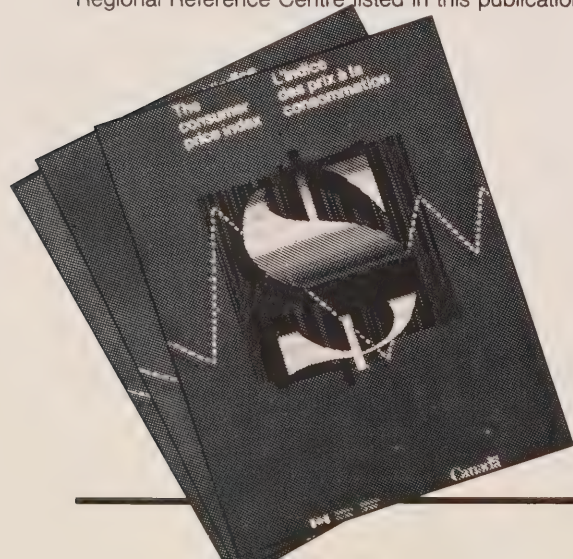
Over 400 items, ranging from milk to parking, household furnishings to reading material, are included.

Price indexes are presented nationally and for 18 major Canadian cities. In each issue you receive month-to-month percentage comparisons and trends over the last five years. And each issue analyzes the main causes of change.

Get the facts.

Subscribe to **The Consumer Price Index** (Catalogue No. 62-001) for the authoritative measure of the purchasing power of the Canadian consumer dollar. A subscription to this monthly is available for \$93 in Canada, US\$112 in the United States and US\$130 in other countries.

To order, write Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6, or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.



Qu'en était-il du coût de la vie le mois dernier ?

L'indice des prix à la consommation répond à votre question.

Que vous ayez à négocier des règlements salariaux, à administrer des clauses d'indemnité de vie chère ou à évaluer des politiques gouvernementales, que vous vous occupiez du renouvellement de contrats, de pensions alimentaires ou d'allocations d'entretien, vous avez besoin de données récentes et détaillées sur les fluctuations du coût de la vie.

Établi mensuellement, et publié dans les 20 jours suivant la fin de chaque mois, **L'indice des prix à la consommation** vous renseigne de façon précise sur les plus récentes fluctuations des prix à la consommation.

Cette publication mensuelle porte sur:

- l'alimentation
- l'habillement
- l'habitation
- le transport
- la santé et les soins personnels
- les loisirs, la lecture et la formation
- les produits du tabac et les boissons alcoolisées

Plus de 400 articles sont inclus, allant du lait au stationnement en passant par l'ameublement de maison et le matériel de lecture.

Les indices de prix sont donnés pour l'ensemble du pays et 18 principales villes canadiennes. Chaque numéro présente des comparaisons des pourcentages mois après mois et les tendances au cours des cinq dernières années. En outre, chaque numéro analyse les principales causes de changement.

Abonnez-vous !

L'indice des prix à la consommation (n° 62-001 au catalogue) vous permet d'obtenir une évaluation fiable du pouvoir d'achat du dollar canadien. L'abonnement à cette publication mensuelle coûte 93 \$ au Canada, 112 \$ US aux États-Unis et 130 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, veuillez écrire à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication).

For faster service, using VISA or MasterCard, call toll-free,

Pour un service plus rapide, utilisez votre carte VISA ou MasterCard et composez sans frais le

1-800-267-6677

Catalogue 51-206 Annual

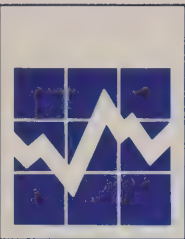
Catalogue 51-206 Annuel

Canadian Civil Aviation

1991

Aviation civile canadienne

1991



Statistics
Canada

Statistique
Canada

Canada

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre,
Transportation Division,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 819-997-1986) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, **for users who reside outside the local dialing area** of any of the regional reference centres.

Newfoundland and Labrador	1-800-563-4255
Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Southern Alberta	1-800-472-9708
British Columbia (South and Central)	1-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area served by NorthwTel Inc.)	Zenith 0-8913
Northwest Territories (area served by NorthwTel Inc.)	Call collect 403-495-3028

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

National toll free order line 1-800-267-6677

Toronto
Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordiolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Centre des statistiques de l'aviation,
Division des transports,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 819-997-1986) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, **aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador	1-800-563-4255
Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Sud de l'Alberta	1-800-472-9708
Colombie-Britannique (sud et centrale)	1-800-663-1551
Yukon et nord de la C.-B. (territoire desservi par la NorthwTel Inc.)	Zénith 0-8913
Territoires du Nord-Ouest (territoire desservi par la NorthwTel Inc.)	Appelez à frais virés au 403-495-3028

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Numéro du télécopieur 1(613)951-1584

Commandes: 1-800-267-6677 (sans frais partout au Canada)

Toronto
Carte de crédit seulement (973-8018)



Statistics Canada
Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Canadian Civil Aviation

1991

Statistique Canada
Division des transports
Le centre des statistiques de l'aviation

Aviation civile canadienne

1991

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry,
Science and Technology, 1992

All rights reserved. No part of this publication
may be reproduced, stored in a retrieval system or
transmitted in any form or by any means, electronic,
mechanical, photocopying, recording or otherwise
without prior written permission from Licence
Services, Marketing Division, Statistics Canada,
Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

December 1992

Price: Canada: \$36.00
United States: US\$43.00
Other Countries: US\$50.00

Catalogue No. 51-206

ISSN 0826-6026

Ottawa

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, des Sciences
et de la Technologie, 1992

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de
transmettre le contenu de la présente publication, sous
quelque forme ou par quelque moyen que ce soit,
enregistrement sur support magnétique, reproduction
électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou
de l'emmagasiner dans un système de recouvrement,
sans l'autorisation écrite préalable des Services de
concession des droits de licence, Division de la
commercialisation, Statistique Canada, Ottawa, Ontario,
Canada K1A 0T6.

Décembre 1992

Prix : Canada : 36 \$
États-Unis : 43 \$ US
Autres pays : 50 \$ US

N° 51-206 au catalogue

ISSN 0826-6026

Ottawa

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- ↪ amount too small to be expressed.
- P preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

CONVERSION FACTORS

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

Metric	Imperial
1 kilometre	.621 statute mile
1 litre	.220 gallon
1 kilogram	2.205 pounds
1 tonne	1.102 tons, short 2,000 pounds
1 tonne-kilometre	.685 ton-mile

ACKNOWLEDGEMENTS

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of D. Dodds, Director, Transportation Division and G. Baldwin, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Civil and General Aviation Unit of which T. Horricks is the Unit Head, R. Lund is the Statistician, and D. Bunting is Head of Production. It is also a product of the Fare Analysis and International Traffic Unit of which L. Di Piéto is the Unit Head and B. Snider is the Statistician.

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences – Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 – 1984.



Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- ↪ nombres infimes.
- P nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

FACTEURS DE CONVERSION

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Métriques	Impériales
1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon
1 kilogramme	2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte 2,000 livres
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

REMERCIEMENTS

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports et G. Baldwin, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Sous-section de l'aviation civile et générale, dont T. Horricks est le chef de section, R. Lund est le statisticien et D. Bunting est le chef de la production. La Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international, dont L. Di Piéto est le chef de section et B. Snider est le statisticien ont également contribué à la production de cette publication.

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'American National Standard for Information Sciences – "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 – 1984.



Table of Contents

Table des matières

	Page		Page
Highlights	vii	Faits saillants	vii
Introduction	xi	Introduction	xi
Special Articles	xii	Études spéciales	xii
SECTION 1 THE YEAR IN REVIEW		SECTION I REVUE DE L'ANNÉE	
Table 1.1 Ratios – Canadian Air Carriers, Level I, 1990-1991	1	Tableau 1.1 Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1990-1991	1
Table 1.2 Selected Economic and Demographic Indicators	2	Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis	2
PART I COMMERCIAL AVIATION		PARTIE I AVIATION COMMERCIALE	
SECTION 2 OPERATING STATISTICS		SECTION 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION	
Table 2.1 Operating Statistics – Canadian Air Carriers	3	Tableau 2.1 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Table 2.2 Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4	Tableau 2.2 Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Table 2.3 Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I	5	Tableau 2.3 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	5
Table 2.4 Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	7	Tableau 2.4 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	7
Table 2.5 Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	8	Tableau 2.5 Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	8
SECTION 3 FINANCIAL DATA		SECTION 3 DONNÉES FINANCIÈRES	
Table 3.1 Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	9	Tableau 3.1 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	9
Table 3.2 Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	10	Tableau 3.2 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	10
Table 3.3 Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	12	Tableau 3.3 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	12
Table 3.4 Income Statement – Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, Levels I-IV	13	Tableau 3.4 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement	13
Table 3.5 Income Statement by Province of Domicile – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	14	Tableau 3.5 État des recettes par province de domicile – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	14
Table 3.6 Passenger and Goods Revenue, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	18	Tableau 3.6 Recettes-passagers et recettes-marchandises par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	18

Table of Contents – Continued

	Page
Table 3.7 Balance Sheet – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	19
Table 3.8 Balance Sheet – Canadian Air Carriers, Level I	20
Table 3.9 Balance Sheet – Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, Levels I-IV	21
Table 3.10 Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers, Levels I and II	22
Table 3.11 Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers, Level I	23

SECTION 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III and Level IV	24
Table 4.2 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	25
Table 4.3 Salaries and Wages Paid, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	26

SECTION 5 AIRCRAFT FLEET

Table 5.1 Aircraft Fleet, by Type of Power Plant and Selected Aircraft Weight Groups – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	27
Table 5.2 Aircraft Fleet, by Aircraft Type – Canadian Air Carriers, Level I	28

PART II FARE BASIS**SECTION 6 FARE BASIS DATA**

Table 6.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1988-1991	30
Table 6.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	31
Table 6.3 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	31

Table des matières – suite

	Page
Tableau 3.7 Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	19
Tableau 3.8 Bilan – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	20
Tableau 3.9 Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement	21
Tableau 3.10 Dépenses d'exploitation directes des aéronefs – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II	22
Tableau 3.11 Dépenses d'exploitation directes des aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	23

SECTION 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III et de niveau IV	24
Tableau 4.2 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	25
Tableau 4.3 Traitements et salaires par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	26

SECTION 5 FLOTTE D'AÉRONEFS

Tableau 5.1 Flotte d'aéronefs, par type de groupe motopropulseur et groupes de poids d'aéronefs choisis – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	27
Tableau 5.2 Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	28

PARTIE II BASE TARIFAIRE**SECTION 6 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE**

Tableau 6.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1988-1991	30
Tableau 6.2 Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	31
Tableau 6.3 Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	31

Table of Contents – Concluded**Table des matières – fin**

	Page
Table 6.4 Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	32
Table 6.5 Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	33
Table 6.6 Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	34
Table 6.7 Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by Hub Category and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	35
PART III CIVIL AVIATION	
SECTION 7 AIRCRAFT MOVEMENTS	
Table 7.1 Itinerant Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Type of Movement	38
Table 7.2 Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Class of Operation	39
SECTION 8 AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES	
Table 8.1 Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by Type of Aircraft	40
Table 8.2 Pilot Licences in Force in Canada	40
Notes to Users	
Methodology and Data Limitations	41
Factors Which May Have Influenced the Data	47
Glossary	49
Published Special Articles	54
Publications Available from the Transportation Division	57

	Page
Tableau 6.4 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	32
Tableau 6.5 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	33
Tableau 6.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	34
Tableau 6.7 Recettes par passager-kilomètre, secteur intérieur, selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	35
PARTIE III AVIATION CIVILE	
SECTION 7 MOUVEMENTS D'AÉRONEFS	
Tableau 7.1 Mouvements itinérants d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon le genre de mouvement	38
Tableau 7.2 Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon la classe de vol	39
SECTION 8 AÉRONEFS IMMATRICULÉS ET LICENCES DE PILOTES	
Tableau 8.1 Sommaire du registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, selon le genre d'aéronefs	40
Tableau 8.2 Licences de pilote en vigueur au Canada	40
Notes aux utilisateurs	
Méthodes et restrictions	41
Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données	47
Glossaire	51
Études spéciales publiées	54
Publications disponibles à la Division des transports	57

Highlights

Operating Statistics

- Total passengers carried and passenger-kilometres flown by Canadian air carriers dropped by 12% and 13%, respectively, in 1991. Total passengers carried decreased to roughly the 1987 level, at 32 million, a drop of 13% from the high of 37 million in 1989.
- Together, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL), reported decreases of 16% in both passengers and passenger-kilometres, while the rest of the industry experienced decreases of 6% in both categories. Reduced volumes of activity were apparent in both scheduled and charter services, with a drop of 15% in scheduled passenger-kilometres, and a decrease of 8% in charter.
- In the scheduled services market, Air Canada, CAIL and their affiliate networks combined to operate 98% of the passenger-kilometres flown in 1991. This market share figure is up only slightly from 97.5% in 1990, but is notably higher than its 1988 level of 87.2%. By 1988, Wardair had become a fairly major participant in the scheduled services market. After merging with CAIL, Wardair no longer reported as a separate carrier in 1990.
- Air Canada, CAIL and the Air Canada affiliate network, all reported decreases in passengers carried and passenger-kilometres flown on scheduled services in 1991. Scheduled passenger-kilometres flown by Air Canada and CAIL fell by 17% and 14% respectively, while the Air Canada Connectors declined by 4%. The Canadian Partners were the only group to show increases in 1991, due to the addition of several carriers to their network during the last two years. In particular, CAIL added Inter-Canadien as their Quebec affiliate late in May, 1991. Prior to this, CAIL had operated without a large affiliate in Quebec since October, 1988. Overall, the two family networks reported a 15% drop in passenger-kilometres, a decrease which put them back to pre-1988 levels.
- The volume of charter activity performed by Canadian air carriers also dropped substantially in 1991. Charter passenger-kilometres decreased by 8% in each of the last two years, a drop from 18 billion in 1989, to 15 billion in 1991. In total, the volume performed by Air Canada and CAIL dropped by 18%, although these two carriers are less of a dominant force in this market than in

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- Le nombre total de passagers transportés et de passagers-kilomètres parcourus par les transporteurs aériens canadiens a diminué de 12% et de 13%, respectivement en 1991. Le nombre total de passagers transportés a diminué jusqu'au niveau de 1987, de 32 millions, soit une baisse de 13% par rapport au niveau élevé de 37 millions en 1989.
- Ensemble, Air Canada et Les lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI), ont déclaré une diminution de 16% du nombre de passagers et de passagers-kilomètres, alors que les autres transporteurs de l'industrie ont enregistré des diminutions de 6% dans les deux catégories. Les volumes réduits d'activité étaient évidents dans les deux genres de services, réguliers et d'affrètement, avec une diminution de 15% des passagers-kilomètres des services réguliers et une baisse de 8% des services d'affrètement.
- Sur le marché des services réguliers, Air Canada, LACI et leurs affiliés ont totalisé ensemble 98% des passagers-kilomètres parcourus en 1991. Cette part du marché a légèrement augmenté comparée à 97.5% en 1990, mais était notamment plus élevée par rapport au niveau de 1988, soit 87.2%. En 1988, Wardair était devenu un participant important sur le marché des services réguliers. Après sa fusion avec LACI, Wardair n'a pas rapporté en tant que transporteur indépendant en 1990.
- Air Canada, LACI et le réseau des transporteurs affiliés d'Air Canada ont tous déclaré des diminutions dans le nombre de passagers transportés et de passagers-kilomètres parcourus sur des services réguliers en 1991. Le nombre de passagers-kilomètres des services réguliers parcourus par Air Canada et LACI a diminué de 17% et 14%, respectivement, alors que celui du réseau des transporteurs affiliés d'Air Canada a diminué de 4%. Les partenaires de Canadien étaient le seul groupe à afficher une croissance positive en 1991, dû à l'addition à leur réseau de quelques transporteurs pendant les deux dernières années. En particulier, Inter-Canadien a été ajouté au réseau du Québec de LACI à la fin de mai 1991. Avant ceci, LACI avait opéré sans partenaire important au Québec depuis octobre 1988. Dans l'ensemble, les deux réseaux de groupes ont déclaré une diminution de 15% des passagers-kilomètres, ce qui les a ramenés au niveau d'avant 1988.
- Le volume des services d'affrètement offerts par les transporteurs canadiens a substantiellement diminué en 1991. Le nombre de passagers-kilomètres des services d'affrètement a baissé de 8% au cours de chacune des deux dernières années, soit une baisse de 18 milliards en 1989 à 15 milliards en 1991. Au total, le volume transporté par Air Canada et LACI réunis a diminué de 18%, bien que ces deux transporteurs soient moins

scheduled services. They combined to operate 22% of the total volume of charter passenger-kilometres in 1991. In the international sector, where most of the charter passenger-kilometres are flown, there was a decrease of 19%. Charter passengers carried by Canadian carriers in the international market, dropped by 10% to less than four million, from a peak of 5.2 million in 1989. Several large international charter carriers went out of business or ceased operations in 1990, including Worldways, Odyssey International, Vacationair, Points of Call and Crownair.

dominants sur ce marché que sur celui des services réguliers. Ensemble, ils ont totalisé 22% du volume total de passagers-kilomètre des services d'affrètement en 1991. Dans le secteur international, où la plupart des passagers-kilomètres des services d'affrètement sont parcourus, une diminution de 19% a été observée. Le nombre de passagers transportés sur des services d'affrètement par des transporteurs canadiens sur le marché international a diminué de 10% pour s'établir à moins de quatre millions par rapport au sommet de 5.2 millions en 1989. Plusieurs transporteurs des services d'affrètement internationaux ont fait faillite ou ont cessé leurs opérations en 1990. Ceci inclut Worldways, Odyssey International, Vacationair, Points of Call et Crownair.

Financial Data

- For the fourth consecutive year, Canadian Level I-IV air carriers reported a deterioration in both operating income and net income, with 1991 marking the worst financial performance in the history of the industry. Canadian air carriers moved from a net income of \$169 million in 1987, to a net loss of \$427 million in 1991. In addition, this was only the second time in recent history that Canadian air carriers have experienced an operating loss. The only other recent operating loss was in 1982, and amounted to \$13 million, compared to the \$253 million operating loss this year.

Données financières

- Pour la quatrième année de suite, les transporteurs aériens canadiens de niveaux I-IV ont déclaré une détérioration du revenu d'exploitation et du revenu net au cours de l'année 1991, alors que le pire rendement financier dans l'histoire de l'industrie a été observé. Les transporteurs aériens canadiens sont passés d'un revenu net de \$169 millions en 1987, à une perte nette de \$427 millions en 1991. De plus, on note pour la deuxième fois seulement dans l'histoire récente que les transporteurs aériens canadiens ont connu une perte d'exploitation. La seule autre perte d'exploitation récente était rapportée en 1982, et se chiffrait à \$13 millions, comparée à une perte d'exploitation de \$253 millions au cours de cette année.

Financial Statistics – Canadian Air Carriers Levels I-IV, 1987-1991

Year	Number of Carriers	Operating Revenues	Operating Income (loss)	Net Income (Loss)
Année	Nombre de transporteurs	Recettes d'exploitation	Revenu d'exploitation (perte)	Revenu net (perte)
		(\$'000,000)	(\$'000,000)	(\$'000,000)
1987	275	6,274	363	169
1988	263	7,137	264	120
1989	252	7,861	92	37
1990	265	8,240	2	(122)
1991	275	7,601	(253)	(427)

Statistiques financières – Transporteurs aériens canadiens, niveaux I-IV, 1987-1991

- Air Canada and CAIL combined to account for 97% of the net loss reported by Canadian air carriers in 1991. Air Canada reported a net loss of \$218 million, with a 15% decrease in revenue, while CAIL had a net loss of \$196 million, and a 4% drop in revenue. The rest of the industry reported a net loss of \$13 million in 1991, following a net income of \$8 million in 1990. Operating revenues for the rest of the industry were down by 2% in 1991. Both Air Canada and CAIL cited the worldwide economic recession and the Persian Gulf conflict as contributors to the first decline in worldwide air traffic, and to the declines in their own operations.
- Air Canada et LACI, ensemble, ont déclaré 97% des pertes nettes des transporteurs canadiens en 1991. Air Canada a déclaré une perte nette de \$218 millions et une baisse des recettes de 15%, alors que LACI a subi une perte nette de \$196 millions et une diminution des recettes de 4%. Les autres transporteurs de l'industrie ont déclaré une perte nette de \$13 millions en 1991, suite à un revenu net de \$8 millions en 1990. Les recettes d'exploitation des autres transporteurs ont diminué de 2% en 1991. Air Canada et Canadien ont déclaré que la récession économique mondiale et la guerre du Golfe Persique ont contribué à la première baisse dans le trafic aérien mondial et aux baisses de leurs propres opérations.

- Passenger revenues from scheduled services dropped for the first time in recent history, with a decrease of 8% to \$5.3 billion in 1991. Passenger revenues on charter services also showed declines, dropping by 6% to \$1.2 billion. Both of these figures represent declines to pre-1989 levels, and when viewed in constant dollars, both figures represent declines to pre-1988 levels, similar to the operational totals noted above. Total revenues in 1991 were down 8% to \$7.6 billion, a level which is only slightly above the 1987 constant dollar figure.
- Both Air Canada and CAIL showed increases in current dollar yields (passenger revenue per passenger-kilometre) on scheduled services in 1991 over 1990. However, in constant dollars, only CAIL increased their yield, and both carriers reported constant dollar yields in 1991 that were below the 1988 levels. Carriers noted that the decline in current dollar yields in the second half of the year was part of an attempt to stimulate demand.
- Total employment in the industry dropped by 4% or 2,249 employees, to 49,727. Total salaries and wages decreased by 1%. Air Canada reported a decrease of 9%, or 2,128 employees, while the rest of the industry reported a minimal net change. CAIL's employment increased by 3%. Air Canada trimmed its payroll by \$128 million or 12% over 1990, while CAIL reported an increase of \$85 million, or 12%. Some carriers reported accrued severance pay for layed off employees in salaries and wages in 1991. Both Air Canada and Canadian reported revenue per employee to be down by roughly 6%.
- Les recettes provenant des passagers sur des services réguliers ont diminué pour la première fois dans l'histoire récente, avec une baisse de 8% pour s'établir à \$5.3 milliards en 1991. Les recettes provenant des passagers sur des services d'affrètement ont aussi diminué de 6% à \$1.2 milliard. Ces deux résultats représentent des baisses aux niveaux d'avant 1989; et, en dollars constants, ils représentent des baisses aux niveaux d'avant 1988, similaires aux totaux notés ci-dessus. En 1991, les recettes totales ont diminué de 8% pour se chiffrer à \$7.6 milliards, soit à un niveau légèrement supérieur au niveau de 1987 en dollars constants.
- Air Canada et LACI ont déclaré une augmentation de leurs rendements (recettes-passagers par passager-kilomètre) en dollars courants sur les services réguliers en 1991 par rapport à 1990. En 1991, cependant, LACI était le seul transporteur à accroître son rendement en dollars constants et les deux transporteurs ont déclaré des rendements en dollars constants en dessous des niveaux de 1988. La baisse des rendements en dollars courants pendant la deuxième partie de l'année faisait partie d'une tentative pour stimuler la demande.
- Le nombre total des effectifs de l'industrie a baissé de 4% ou 2,249 employés pour s'établir à 49,727. Le total des salaires et traitements a baissé de 1%. Air Canada a déclaré une baisse de 9% ou de 2,128 employés, alors que les autres transporteurs de l'industrie ont déclaré un changement net minime. Le nombre des effectifs de LACI a augmenté de 3%. Air Canada a réduit sa masse salariale de \$128 millions ou 12% par rapport à 1990, alors que LACI a déclaré un accroissement de \$85 millions ou de 12%. Certains transporteurs ont déclaré des compensations cumulées en salaires et traitements pour avoir mis à pied des employés en 1991. Air Canada et LACI ont déclaré une baisse des recettes par employé d'environ 6%.

Fare Basis Data

- In 1991, the air fare index for all fares for domestic scheduled services operated by Level I carriers reached 145, up 9% compared to 1990. For the third consecutive year, economy fares rose faster in the northern sector (13%), where services are still regulated, than in the southern sector (10%).
- In 1991, 66% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, up from 64% in 1990. For the international markets, over three out of every four (76%) scheduled passengers flew on discount fares.
- In 1991, in Canada, 69% of passengers on duopolistic routes (routes served by two carriers) travelled on a discounted ticket, compared to 59% on oligopolistic routes (routes served by three or more carriers) and to 57% on monopolistic routes.
- Provincially, the proportion of enplaned passengers flying on discount tickets in 1991 varied from 61% for Alberta to 70% for Ontario.

Données sur la base tarifaire

- En 1991, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I a atteint 145, en hausse de 9% par rapport à 1990. Pour la troisième année consécutive, les tarifs économiques se sont accrus plus rapidement dans le secteur nord (13%), où les services sont encore réglementés, que dans le secteur sud (10%).
- En 1991, 66% des passagers des vols intérieurs réguliers ont profité de tarifs réduits, en regard de 64% en 1990. Pour les marchés internationaux, plus de trois passagers sur quatre (76%) des services réguliers ont voyagé à tarif réduit.
- En 1991, au Canada, 69% des passagers empruntant les routes à concurrence duopolistique (routes desservies par deux transporteurs) ont voyagé à prix réduit, comparativement à 59% sur les routes à concurrence oligopolistique (routes desservies par trois transporteurs ou plus) et à 57% sur les routes exclusives.
- En 1991, la proportion des passagers embarqués dans les provinces et voyageant à prix réduit a oscillé entre 61% en Alberta et 70% en Ontario. L'Ontario et le

Ontario and Manitoba with respective increases of about 5 and 4 percentage points compared to 1990, posted the largest gains.

- In 1991, the average passenger fare paid on all domestic city-pairs was \$181, down 5% from 1990. This price decrease was largely due to the inclusion of AirBC and Time Air in the Fare Basis Survey in 1991, which served largely short-haul and low-density routes. The average passenger fare for all international city-pairs was \$341, an increase of less than 1% from a year earlier.
- In 1991, on monopolistic domestic routes, discount air fares increased by 21% compared to 1990, to approximately \$153, while on duopolistic domestic routes, they slightly increased (2%).
- The competition between the major scheduled airlines means larger discounts for passengers in Canada. In 1991, the passengers travelling on 57% of the duopolistic routes were granted a discount of 50% or more. Where a carrier did not have to share the market with another major carrier, the proportion of routes discounted at that level decreased to 29%.

Manitoba avec des hausses respectives d'environ 5 et 4 points de pourcentage ont enregistré les plus fortes augmentations par rapport à 1990.

- En 1991, le tarif moyen payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à \$181, en baisse de 5% par rapport à 1990. Cette régression des tarifs a été causée en grande partie par l'inclusion d'AirBC et de Time Air à l'Enquête sur la base tarifaire en 1991. Ces transporteurs exploitent principalement des routes de courte distance et à faible densité. Le tarif moyen payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes internationales s'élevait à \$341, en hausse de moins de 1% par rapport à l'année précédente.
- En 1991, sur les routes intérieures exclusives, les tarifs aériens réduits ont augmenté de 21% par rapport à 1990, pour atteindre environ \$153, alors que sur les routes intérieures à concurrence duopolistique, ils ont légèrement augmenté (2%).
- La concurrence entre les principales compagnies aériennes régulières signifie des tarifs aériens réduits plus importants pour les passagers au Canada. En 1991, les passagers voyageant sur 57% des routes à concurrence duopolistique ont reçu un rabais de 50% ou plus. Dans le cas d'un monopole, le pourcentage de routes à tarifs réduits à ce niveau a diminué pour passer à 29%.

Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the National Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

- a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.
- b) The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.
- c) The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada** and the redesigned annual publication **Canadian Civil Aviation** maintain most of the past series and also include, for the first time, fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The annual publication also presents, for the first time, data on aircraft movements, registered aircraft and licensed pilots. The annual publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses, assets held and fleet operated.

This publication, **Canadian Civil Aviation** provides some historical perspective, displaying data for the current year and the previous year. In addition, the 1987 data that appear in section 1 of this publication have been re-tabulated using the 1988 reporting level definitions.

Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1^{er} janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

- a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.
- b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.
- c) La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (publication trimestrielle) et **Aviation civile canadienne** (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également, pour la première fois, des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication annuelle présente également, pour la première fois, des données sur les mouvements d'aéronefs, les aéronefs immatriculés et les pilotes brevetés. La publication annuelle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres, les recettes et les dépenses d'exploitation de même que les actifs détenus et la flotte exploitée.

La présente publication, intitulée **Aviation civile canadienne**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour l'année observée et pour l'année précédente. En outre, les données de 1987 qui figurent à la section 1 de la publication ont été totalisées de nouveau en fonction des définitions révisées des niveaux de déclaration utilisés en 1988.

Special Articles

The Impact of Competition on Air Fares in Canada

by Francesca Thibeault and Lisa Di Piétro

The air transport industry is presently going through a crucial period in its existence. The two major Level I airlines, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL), are actively seeking solutions, such as affiliations and a proposed merger, to recover from the economic depression into which they fell in the past few years. The difficult economic situation that has existed in Canada since 1990, does not explain all air carriers' problems. The intense competition on air fares among the different airlines which has occurred since the economic regulatory reform in the air transport industry in Canada, seems also to explain the financial difficulties of some carriers.

This competition has been particularly characterized by an increase in the use of discounted air fares. Between 1983 and 1991, for example, the proportion of domestic scheduled passengers who flew on discount fares rose from 44.5% to 66.2%. While the use of discounted air fares has increased during this period, motives for the increase in discounting are varied. Amongst these motives, one can mention that the air carriers use discounting to achieve product differentiation, to appeal to different markets, to stimulate travel or as a competitive tool.

In this article, the use of a discounted air fare as a competitive tool, especially amongst the major scheduled domestic carriers to gain or maintain market share, will be explored. In addition, the effect of this competition on air fares in Canada will also be examined.

This article is based on nine years of sample data of passenger counts, revenues and fare types used by Canada's major scheduled airlines. These data are obtained from major Canadian air carriers in the Fare Basis Survey¹.

As mentioned previously, the use of fare discounting became very important in the Canadian domestic market between 1983 and 1991. Deep discount traffic (discounted 30% or more off the economy fare²) recorded the highest increase (15.7

Études spéciales

L'effet de la concurrence sur les tarifs aériens au Canada

par Francesca Thibeault et Lisa Di Piétro

L'industrie du transport aérien au Canada semble vivre présentement une étape décisive dans son existence. Les deux principales compagnies aériennes de niveau I, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI), cherchent activement des solutions, telles des affiliations et une union proposée pour se sortir du marasme économique dans lequel elles sont plongées depuis quelques années. La situation économique difficile qui sévit au Canada depuis 1990, n'explique pas tous les problèmes que vivent les transporteurs aériens. La forte concurrence au niveau des tarifs aériens que se sont livrées les différentes compagnies aériennes depuis l'entrée en vigueur de la réforme de la réglementation économique dans l'industrie canadienne du transport aérien semble également à l'origine des difficultés financières de certains transporteurs.

Cette concurrence s'est surtout manifestée par une utilisation accrue des tarifs aériens réduits. Entre 1983 et 1991, par exemple, le nombre de passagers des principaux services aériens réguliers intérieurs ayant voyagé à prix réduit est passé de 44.5% à 66.2%. Bien que l'utilisation des tarifs réduits ait augmenté au cours de cette période, les motifs qui ont poussé les transporteurs à le faire sont variés. Parmi ces motifs, on peut mentionner que les transporteurs aériens ont recouru à la réduction des tarifs aux fins de la différenciation des produits, pour attirer d'autres marchés et pour promouvoir les voyages ou encore comme outil de concurrence.

Dans cette étude, on se penchera sur l'utilisation des tarifs aériens comme outil de concurrence, surtout parmi les principaux services réguliers intérieurs qui cherchent à acquérir une part du marché ou à la maintenir. De plus, on examinera l'influence exercée par cette concurrence sur les tarifs aériens au Canada.

Cette étude se fonde sur neuf années de données sur le dénombrement des passagers, les recettes et les types de tarifs utilisés par les principaux services aériens réguliers au Canada. Ces données sont obtenues auprès des principaux transporteurs aériens canadiens dans le cadre de l'Enquête sur la base tarifaire¹.

Tel que mentionné précédemment, l'utilisation des tarifs réduits a pris beaucoup d'importance sur le marché canadien entre 1983 et 1991. Parmi les tarifs réduits, ce sont surtout les tarifs très réduits (réduction de 30% ou plus sur le tarif économique²) qui ont enregistré la plus forte hausse (15.7

¹ For the years 1983-1986, the participating carriers in the survey were: Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Nordair and Pacific Western Airlines (PWA). For the period 1987-1989, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) and Wardair were included. In 1990, the participating carriers in the survey were only Air Canada and CAIL while in 1991, AirBC (an affiliate for Air Canada) and Time Air (an affiliate for CAIL) joined these two major carriers in reporting.

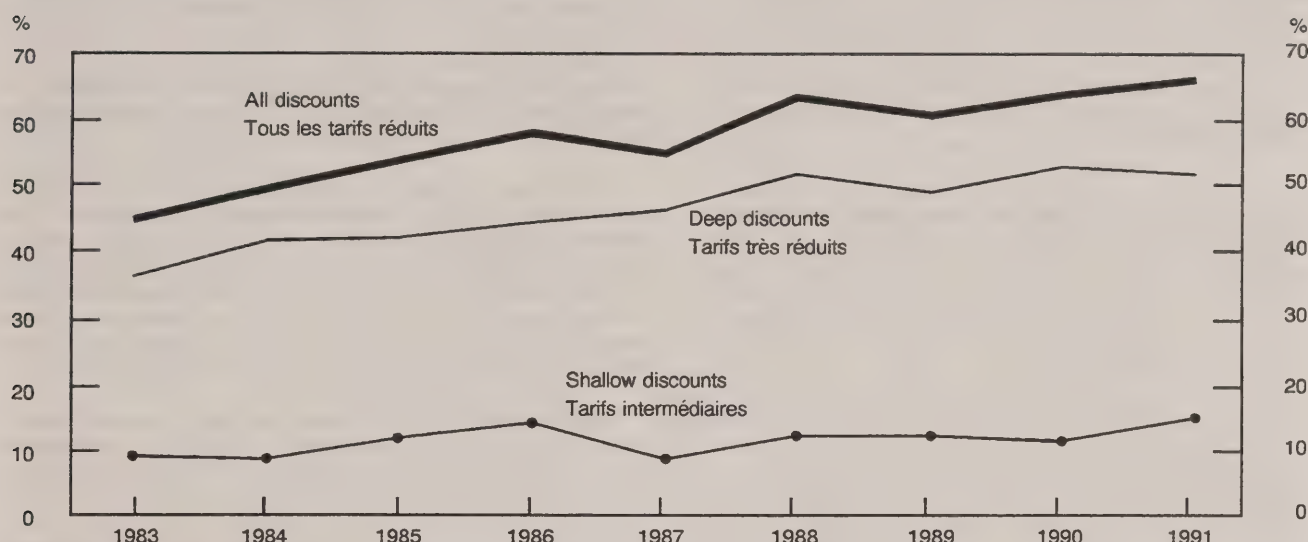
² Prior to 1985, deep discount fares were those discounted by 25% or more off the full economy fares.

¹ Pour les années 1983-1986, les transporteurs qui ont participé à l'enquête sont Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Nordair et Pacific Western Airlines (PWA). Pour la période 1987-1989, on a inclus Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) et Wardair. En 1990, les transporteurs qui ont participé à l'enquête se limitaient à Air Canada et LACI alors qu'en 1991, AirBC (un affilié de Air Canada) et Time Air (un affilié de LACI) sont venus se greffer à ces deux principaux transporteurs.

² Avant 1985, les tarifs très réduits étaient des tarifs réduits de 25% ou plus sur le plein tarif économique.

Figure 1

Discount Traffic in Canada, 1983-1991



percentage points) during this period. Shallow discount traffic (discounted less than 30% off the economy fare) accounted for only 6.1 percentage points of the increase (see Figure 1).

As shown in this figure, on a year-to-year basis, major increases in discount traffic occurred in 1984 (4.9 points) and 1988 (8.7 points). The growth recorded in 1984 can be explained by the fact that, in June of that year, there was a relaxation of fare regulations that allowed the airlines to offer shallow discounts on a route basis rather than on a system-wide basis. In September 1984, the implementation of new fare procedures allowed airlines more pricing flexibility and consumers easier access to cheaper fares. The growth in 1988 can be explained by Wardair's entry into the scheduled domestic market and their pricing policy. Also, CAIL, with its restructured schedule, and Wardair, with its enhanced schedule on high-density intercity routes, used price discounting to compete with each other and with Air Canada, in an attempt to acquire a larger share of the domestic passenger traffic.

Figure 1 also shows that the year 1991 was the key year for the use of discounted fares. During 1991, major Canadian carriers offered a wide selection of low-price fares to Canadian travellers to preserve their market share on routes also operated by charter or smaller independent carriers. Furthermore, in order to stimulate sagging demand largely brought on by the Gulf war and the difficult economic situation, the air carriers preferred to offer numerous seat sales rather than to operate flights with too many empty seats.

Figure 1

Voyages à tarifs réduits au Canada, 1983-1991

points de pourcentage) au cours de cette période. Les tarifs intermédiaires (réduction de moins de 30% sur le tarif économique) ont représenté une augmentation de seulement 6.1 points de pourcentage (voir figure 1).

Tel qu'illustré dans cette figure, sur une base annuelle, les plus fortes augmentations du trafic des tarifs réduits se sont produites en 1984 (4.9 points) et en 1988 (8.7 points). La croissance enregistrée en 1984 peut être expliquée par le fait qu'en juin de cette année-là, on a assisté à un assouplissement des règlements tarifaires, ce qui a permis aux compagnies aériennes d'offrir des tarifs intermédiaires selon l'itinéraire plutôt qu'à l'échelle du système. En septembre 1984, la mise en application de nouvelles méthodes tarifaires a donné aux compagnies aériennes plus de souplesse au niveau de la fixation des prix, et aux consommateurs, plus de possibilités de tarifs réduits. La forte croissance observée en 1988 peut être expliquée par l'arrivée de la compagnie Wardair sur le marché des services réguliers intérieurs et par sa politique de fixation des prix. Aussi, LACI (avec un nouvel horaire) et Wardair (avec un nouvel horaire pour les services interurbains à haute densité) ont eu recours à l'offre de tarifs réduits pour se faire concurrence et faire concurrence à Air Canada, afin d'acquérir une plus grande part du marché des services intérieurs de transport de passagers.

La figure 1 révèle également que l'année 1991 constitue l'année de pointe en ce qui a trait à l'utilisation des tarifs réduits. Au cours de 1991, les principaux transporteurs canadiens ont offert une vaste sélection de tarifs à rabais aux voyageurs canadiens afin de préserver leur part du marché sur des liaisons également desservies par des transporteurs d'affrètement ou par de plus petits transporteurs indépendants. De plus, afin de stimuler une demande fléchissante causée en grande partie par la guerre du Golfe et une conjoncture économique difficile, les compagnies aériennes ont préféré offrir de nombreuses ventes de sièges plutôt que d'avoir des vols avec un trop grand nombre de sièges vides.

The years 1987 and 1989 were the only periods for which the use of discounted fares recorded declines. In 1989, it appears that the major airlines moved to recover from the costly price competition of the previous year. Some of the pressures that produced the 'fare wars' of 1988 were removed when Air Canada regained the market share it lost during the December 1987 strike. Price competition also appears to have been affected by PWA Corporation's takeover of Wardair.

In theory, one would expect that the use of fare discounting as a method of price competition would apply less on routes where the airlines do not face competition. This would mean that a passenger who travels on a route served by an air carrier with "monopoly" power would be subject to a certain form of price discrimination. This hypothesis was examined using the Fare Basis Survey.

As Text Table 1 shows, the number of carriers operating scheduled services in a market had a definite impact on the amount of fare discounting over the study period. For example, from 1983 to 1991, the travellers on "monopolistic" routes³ were less likely to have access to cheaper travel than the travellers on routes where a major carrier had to compete with at least one other major carrier.

Consider the years 1988 and 1991. In 1988, discount passengers accounted for 65.5% of passengers on routes with two carriers. On routes with three carriers (that is Air Canada, CAIL and Wardair), the proportion of discount passengers increased to 66.2%, while on monopolistic routes, this proportion decreased to 52.4%. In 1991, 68.6% of passengers

Les années 1987 et 1989 sont les seules périodes pour lesquelles l'utilisation des tarifs réduits a enregistré des diminutions. En 1989, il semble que les principales compagnies aériennes aient voulu se remettre de la concurrence coûteuse de l'année précédente. Certaines des pressions résultant des «guerres tarifaires» de 1988 ont été supprimées lorsque la compagnie Air Canada a repris la part du marché qu'elle avait perdue pendant la grève en décembre 1987. L'acquisition de Wardair par la Société PWA a également influé sur la concurrence des prix.

En théorie, on pourrait s'attendre à ce que l'utilisation des tarifs réduits comme méthode de concurrence des prix s'applique moins aux itinéraires pour lesquels il n'y a pas de concurrence entre les compagnies aériennes. Cela signifie qu'un passager qui emprunte un itinéraire desservi par une compagnie qui en détient le «monopole» ferait face à une certaine forme de discrimination des prix. Cette hypothèse a été examinée dans le cadre de l'Enquête sur la base tarifaire.

Comme le montre le tableau explicatif 1, le nombre de transporteurs exploitant des services réguliers sur un marché donné a eu une incidence réelle sur le nombre de tarifs réduits offerts au cours de la période sous étude. Ainsi, on observe que de 1983 à 1991, les passagers voyageant sur les routes exclusives³ (c'est-à-dire dont la compagnie détient le monopole) se sont vus offrir moins de tarifs réduits que les passagers empruntant les routes où il y a concurrence entre le transporteur principal et au moins un autre transporteur.

Considérons les années 1988 et 1991. En 1988, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 65.5% des passagers empruntant les routes aériennes desservies par deux transporteurs. Sur les routes desservies par les trois transporteurs (à savoir, Air Canada, LACI et Wardair), le pourcentage des passagers voyageant à prix réduit est passé à 66.2%, tandis que sur les routes exclusives, ce pourcentage

³ Monopoly here is defined as a route where there is no scheduled service competition from another major Level I air carrier. There may be competition from third level, feeder or commuter carriers or from charters.

³ Une route exclusive se définit comme une route où il n'y a pas de concurrence au niveau des services réguliers de la part d'un autre transporteur aérien principal de niveau I. Il peut y avoir concurrence de la part de transporteurs de niveau III, de transporteurs subsidiaires ou d'aéronefs-navettes ou de services d'affrètement.

Text Table 1

Percentage of Passengers Travelling on Discounted Air Fares by Number of Major Carriers Serving the City-Pair, 1983-1991

Period Période	Number of Major Carriers Serving the City-Pair Nombre de principaux transporteurs desservant la paire de villes		
	Three or More Trois ou plus	Two Deux	One Un
		%	
1983	45.9	51.6	34.7
1984	49.3	52.0	46.3
1985	53.3	55.0	50.5
1986	56.3	63.3	48.8
1987	56.3	56.1	48.8
1988	66.2	65.5	52.4
1989	61.9	62.6	52.5
1990	-	65.8	49.9
1991	58.7	68.6	57.1

Tableau explicatif 1

Pourcentage de passagers voyageant à prix réduit, selon le nombre de principaux transporteurs desservant la paire de villes, 1983-1991

on duopolistic routes (routes served by two carriers) travelled on a discounted ticket, compared to 58.7% on oligopolistic routes (routes served by three or more carriers) and to 57.1% on monopolistic routes.

The influence of the number of carriers on the degree of discount off the economy fare will now be examined. To this end, the years 1988, 1990 and 1991 will be considered.

In 1988, the airlines offered shallow discounts on 34.3% of the monopolistic routes and on less than two per cent of the routes with two carriers. In 1990 and 1991, they offered shallow discounts on 40.3% and 25.6%, respectively of the monopolistic routes and on none of the duopolistic routes. During these three years, all duopolistic (with the exception of about two per cent of these routes in 1988) and oligopolistic routes were deep discounted. The passengers travelling on over 50% of the duopolistic routes were granted a discount of 50% or more in 1988, 1990 and 1991. Where three or more major carriers competed, the proportion of routes discounted at that level increased to 85.7% in 1988 and decreased to 30.8% in 1991. Where a carrier did not have to share the market with another major carrier, it offered a discount of 50% or more on less than one third of the routes (see Text Table 2).

In light of the results observed on the oligopolistic routes, one can affirm that Wardair's attempt to break into the domestic passenger market was the largest use of fare discounting as a competitive tool. In 1988,

a diminué pour passer à 52.4%. En 1991, 68.6% des passagers empruntant les routes à concurrence duopolistique (routes desservies par deux transporteurs) ont voyagé à prix réduit, comparativement à 58.7% sur les routes à concurrence oligopolistique (routes desservies par trois transporteurs ou plus) et à 57.1% sur les routes exclusives.

Nous allons maintenant examiner l'influence du nombre de transporteurs sur le niveau de rabais offert sur le tarif économique. À cette fin, les années 1988, 1990 et 1991 seront considérées.

En 1988, les compagnies aériennes ont offert des tarifs intermédiaires sur 34.3% des routes exclusives et sur moins de deux pour cent des routes desservies par deux transporteurs. En 1990 et 1991, elles ont offert des tarifs intermédiaires sur respectivement 40.3% et 25.6% des routes exclusives et sur aucune des routes à concurrence duopolistique. Au cours de ces trois années, on offrait des tarifs très réduits sur l'ensemble des routes à concurrence duopolistique (à l'exception d'environ deux pour cent de ces routes en 1988) et oligopolistique. Les passagers voyageant sur plus de 50% des routes à concurrence duopolistique ont reçu un rabais de 50% ou plus en 1988, 1990 et 1991. Dans le cas d'un oligopole, le pourcentage de routes à tarifs réduits à ce niveau a augmenté pour passer à 85.7% en 1988 et a diminué pour passer à 30.8% en 1991. Dans le cas d'un monopole, le transporteur a offert des rabais de 50% ou plus sur moins d'un tiers des routes (voir tableau explicatif 2).

À la lumière des résultats observés sur les routes à concurrence oligopolistique, on peut affirmer que c'est la compagnie Wardair qui a eu le plus recours aux tarifs réduits comme outil concurrentiel pour entrer sur le marché des

Text Table 2

Amount of Discount Off the Economy Fare by Number of Major Carriers Serving the City-Pair, 1988, 1990 and 1991

Amount of Discount Off the Economy Fare Pourcentage de rabais par rapport au tarif économique	Number of Major Carriers Serving the City-Pair Nombre de principaux transporteurs desservant la paire de villes		
	Three or More Trois ou plus	Two Deux	One Un
Percentage of City-Pairs – Pourcentage de paires de villes			
1988			
< 30%	–	1.8	34.3
> = 30% and – et < 40%	7.1	3.6	12.5
> = 40% and – et < 50%	7.1	41.8	27.7
> = 50% and – et < 60%	85.7	52.7	25.5
> = 60%	–	–	–
1990			
< 30%	–	–	40.3
> = 30% and – et < 40%	–	5.8	16.1
> = 40% and – et < 50%	–	40.4	29.0
> = 50% and – et < 60%	–	53.9	12.4
> = 60%	–	–	2.2
1991			
< 30%	–	–	25.6
> = 30% and – et < 40%	15.4	5.7	14.4
> = 40% and – et < 50%	53.8	37.1	31.2
> = 50% and – et < 60%	30.8	55.7	24.2
> = 60%	–	1.4	4.7

Tableau explicatif 2

Pourcentage de rabais par rapport au tarif économique, selon le nombre de principaux transporteurs desservant la paire de villes, 1988, 1990 et 1991

with their pricing policy, this airline competed intensively with Air Canada and CAIL on the long-haul transcontinental routes, such as Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Montréal-Vancouver, Ottawa-Vancouver and Toronto-Vancouver. In 1991, the nature of the competition on oligopolistic routes was different. Indeed, the two major carriers competed with the regional affiliates AirBC and Time Air on the short-haul and low-density routes, such as Calgary-Regina, Calgary-Saskatoon, Edmonton-Ft. McMurray, Regina-Saskatoon and Saskatoon-Winnipeg. The competition being less intense, the passengers travelling on oligopolistic routes were granted discounts of less than 50% on over two thirds of these routes.

Lastly, the impact of competition among airlines will be assessed through the cost of travel. An examination of Text Table 3 shows that the vigorous competition between Air Canada, CAIL and Wardair in 1988 led to a substantial decline (-13.8%) in discount air fares on markets served by all three carriers. In 1989, after PWA Corporation took over Wardair, the discount air fares on oligopolistic routes increased by 10.4%. During that year, the discount air fares increased more substantially on monopolistic (17.3%) and duopolistic (29.7%) routes. In 1991, despite difficult financial problems, the two major airlines continued to compete to maintain their market share. This largely explains the slight increase (1.5%) of discount air fares on duopolistic routes between 1990 and 1991. On monopolistic routes, discount air fares increased by 20.6% to approximately \$153, while on oligopolistic routes, they have reached their lowest level since 1986. In the latter case, the price decrease was largely due to the presence of two affiliate carriers that operated, as previously mentioned, on low-density and short-haul regional and local routes.

The examination of the data filed in the Fare Basis Survey has revealed that the number of carriers operating in a market had a definite impact on the amount and degree of fare discounting in Canada.

Text Table 3

Average Discount Air Fares by Number of Major Carriers Serving the City-Pair, 1983-1991

Period Période	Number of Major Carriers Serving the City-Pair Nombre de principaux transporteurs desservant la paire de villes		
	Three or More Trois ou plus	Two Deux	One Un
		\$	
1983	87.5	130.3	84.1
1984	87.2	118.5	87.9
1985	96.1	121.4	86.2
1986	101.5	128.4	83.1
1987	156.7	103.5	88.6
1988	135.0	104.2	85.9
1989	149.1	135.1	100.8
1990	-	152.4	126.4
1991	105.4	154.7	152.5

services intérieurs de transport de passagers. En 1988, avec sa ferme politique de fixation des prix, cette compagnie a fait fortement concurrence à Air Canada et LACI au niveau des services transcontinentaux de longue distance tels que Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Montréal-Vancouver, Ottawa-Vancouver et Toronto-Vancouver. En 1991, la nature de la concurrence sur les routes à concurrence oligopolistique fut différente. En effet, les deux principaux transporteurs ont fait concurrence aux transporteurs affiliés régionaux AirBC et Time Air sur des routes de courte distance et à faible densité comme, par exemple, Calgary-Regina, Calgary-Saskatoon, Edmonton-Ft. McMurray, Regina-Saskatoon et Saskatoon-Winnipeg. La concurrence étant moins forte, les voyageurs empruntant les routes à concurrence oligopolistique se sont vus offrir des niveaux de rabais inférieurs à 50% sur plus des deux tiers de ces routes.

L'incidence de la concurrence entre les compagnies aériennes sera finalement examinée à la lumière des coûts des voyages. Le tableau explicatif 3 montre que la forte concurrence entre Air Canada, LACI et Wardair en 1988 a entraîné une baisse considérable (-13.8%) des tarifs réduits sur les marchés desservis par les trois transporteurs. En 1989, suite à l'acquisition de Wardair par la Société PWA, les tarifs réduits ont augmenté de 10.4% sur les routes à concurrence oligopolistique. Au cours de cette année-là, les tarifs réduits ont augmenté plus fortement sur les routes exclusives (17.3%) ou à concurrence duopolistique (29.7%). En 1991, malgré de graves problèmes financiers, les deux principales compagnies aériennes ont continué à lutter pour conserver leur part du marché. Cela explique en grande partie la faible hausse de 1.5% des tarifs réduits sur les routes à concurrence duopolistique entre 1990 et 1991. Dans le cas d'un monopole, les tarifs aériens réduits ont augmenté de 20.6%, pour atteindre environ \$153, alors que dans le cas d'un oligopole, ils ont atteint leur plus bas niveau depuis 1986. Dans ce dernier cas, la régression des tarifs a été causée en grande partie par la présence des deux transporteurs affiliés qui exploitent, tel que mentionné précédemment, des routes régionales et locales à faible densité et de courte distance.

Nous pouvons conclure à partir de l'examen des données de l'Enquête sur la base tarifaire que le nombre de transporteurs sur un marché donné a eu une incidence réelle sur le nombre et le niveau des tarifs réduits au Canada.

Tableau explicatif 3

Tarifs aériens réduits moyens, selon le nombre de principaux transporteurs desservant la paire de villes, 1983-1991

Airline Passenger Services and Canadian Air Carrier Competitiveness

by Gord Baldwin

Canadian carriers seem to have a disadvantage when compared to American carriers. There have been examinations of the competitiveness issue based on the efficiency of the Canadian carriers' operations, the size of their fleets, their financial strengths and weaknesses. Is there an area of potential strength, a competitive advantage for Canadian carriers that has been overlooked? This article looks at the field of passenger services. These are the services provided for the comfort of passengers during their travel with the airline. Can Canadian air carriers win a niche on the basis of their actual or perceived level of passenger service?

Passenger Services

What elements of passenger services are there? Any aspect of the passenger handling can fall under the title of passenger services. This can include almost any contact that the passenger would have with the air carrier throughout the whole journey. The handling of the passenger's reservation, passenger check-in, on-time performance, baggage handling, meals and in-flight services are all aspects of passenger services that can shape a customer's opinion of the air carrier and their inclination to use the carrier again.

There are elements of passenger services that are difficult to measure since they are essentially non-monetary in nature. If a carrier mounts an internal campaign to improve courtesy of its employees, this will not be apparent in its expenditures. A policy of non-smoking on flights may contribute to the pleasure of non-smokers and be an improvement for them in in-flight service which is essentially cost free. There are, fortunately, some elements of passenger service that can be more easily measured and compared. They will receive most of the focus in this paper.

What has been the trend in passenger service expenditures for the major Canadian scheduled service air carriers in the period 1986 through 1990? Text Table 4 shows several interesting patterns. Air Canada spent a relatively constant proportion of its operating expenses on passenger services. This remained in the 11.4 - 12.5% range throughout this period. Its major competitor, showed a greater variability; CAIL spent slightly more with a range of 10.8 - 13.1% during the period 1987 - 1990. In 1986, with CP Air, CAIL's international service predecessor, 12.8% of its operating expenses were passenger service costs. Wardair had expended more on a percentage basis than any other of the major Canadian players, at least until its takeover by PWA Corp in 1989. All three Canadian carriers spent a higher proportion than the major American carriers on passenger services.

Services aux passagers des compagnies aériennes et concurrence entre les transporteurs aériens au Canada

par Gord Baldwin

Les transporteurs aériens canadiens semblent être en désavantage par rapport aux transporteurs américains. C'est ce que révèle une étude de la concurrence fondée sur l'efficacité des opérations des transporteurs canadiens, la taille de leurs flottes et les forces et les faiblesses au niveau de leurs finances. A-t-on omis un secteur prometteur ou un avantage concurrentiel en ce qui concerne les transporteurs domiciliés au Canada? Le présent article porte sur les services aux passagers, c'est-à-dire les services fournis pour assurer le confort des passagers pendant le voyage. Les transporteurs aériens canadiens peuvent-ils s'emparer d'un segment du marché en comptant sur le niveau réel ou perçu de leurs services aux passagers?

Services aux passagers

Quelles sont les composantes des services aux passagers? Tout aspect du traitement des passagers relève de la rubrique des services aux passagers. Cette dernière peut comprendre pratiquement tout rapport que le passager a pendant le voyage avec la compagnie aérienne. La prise en charge des réservations des passagers, l'enregistrement des passagers, le respect des horaires de vol, la manutention des bagages, le service-repas et le service en vol sont tous des aspects des services aux passagers qui influent sur l'opinion que le client a de la compagnie aérienne et sur la décision de ce dernier de faire à nouveau affaire avec cette compagnie.

Certains aspects des services aux passagers sont difficilement mesurables car ils n'ont essentiellement aucune valeur monétaire. Ainsi, la campagne interne qu'organise un transporteur pour améliorer la courtoisie de la part de ses employés ne figurera pas dans les dépenses. L'introduction de vols non-fumeurs peut avoir pour effet d'accroître le plaisir du non-fumeur et d'améliorer la qualité du service en vol qui est essentiellement gratuit. Mais heureusement, certains aspects des services aux passagers sont plus facilement mesurables et comparables. Le présent article porte plus particulièrement sur ces aspects.

Pour la période allant de 1986 à 1990 inclusivement, quelles ont été les tendances dans les dépenses au titre des services aux passagers des principaux transporteurs canadiens réguliers? Le tableau explicatif 4 révèle quelques tendances intéressantes. Air Canada a consacré aux services aux passagers un pourcentage relativement constant de ses dépenses d'exploitation. Au cours de la période de référence, le pourcentage a varié entre 11.4 % et 12.5 %. Son principal concurrent a affiché une plus grande variabilité. Les dépenses de Canadien International ont été légèrement plus élevées, soit entre 10.8 % et 13.1 % au cours de la période 1987-1990. En 1986, CP Air (le prédécesseur de Canadien International au titre des mouvements internationaux) a consacré 12.8 % de ses dépenses d'exploitation aux services aux passagers. Les dépenses de Wardair à ce titre ont progressé le plus, en pourcentage, que toute autre compagnie canadienne importante, du moins jusqu'à ce que la PWA Corporation en prenne le contrôle en 1989. Les trois transporteurs canadiens ont consacré aux services aux passagers un pourcentage plus élevé que les principaux transporteurs américains.

Text Table 4

Passenger Services Expenditures as a Percentage of Total Operating Expenses, 1986-1990

Tableau explicatif 4

Dépenses au titre des services aux passagers, en pourcentage des dépenses d'exploitation totales, 1986-1990

	1986	1987	1988	1989	1990
	%	%	%	%	%
Canadian Carriers					
Transporteurs canadiens					
Wardair	15.0	15.9	12.6	12.3	...
Canadian Airlines International/ Lignes aériennes Canadien International	...	10.8	12.3	12.0	13.1
Air Canada	11.9	11.4	12.5	11.8	12.1
CP Air	12.8	...	...	...	...
American Carriers					
Transporteurs américains					
Delta Air Lines	11.4	11.8	11.9	11.5	12.3
American Airlines	11.8	11.8	11.7	11.4	12.5
United Airlines	12.2	11.6	11.3	10.7	10.1
Continental Airlines	9.8	9.9	9.7	9.4	8.9
Northwest Airlines	...	9.3	9.1	9.3	9.1

Source: Canadian carriers, Statistics Canada *Air Carrier Operations in Canada and Canadian Civil Aviation*; American carriers, International Civil Aviation Organization, Financial Data Commercial Air Carriers, Series F.

Source: Transporteurs canadiens, Statistique Canada, *Opérations des transporteurs aériens au Canada et Aviation civile canadienne*; transporteurs américains, Organisation de l'aviation civile internationale, *Renseignements financiers des transporteurs aériens commerciaux, série F*.

In Text Table 4, proportions have been compared rather than actual dollar expenditures per passenger or per passenger-kilometre. This eliminates the problem of changes in currency fluctuations but it does not, however, eliminate some other factors which could influence the analysis. The cost of in-flight labour could be higher due to more in-flight personnel per aircraft or higher wages per employee. These could create a higher proportion for passenger service expenditures as a percentage of total operating expenses. If a carrier has higher costs because of more personnel to serve the passengers, the discussion later in this article as to the effect on consumer demand would be equally valid. If the labour is just higher paid, this might reflect more training, higher selection standards, again leading to passenger satisfaction. One element of passenger services costs that could negate the suggested link between expenditures and consumer satisfaction is that of interrupted trip expenses. If very high, they would probably not result in higher passenger satisfaction.

What are the major components of these passenger service expenditures? Text Table 5 shows how the money was spent by Air Canada and CAIL in 1990. Canadian carrier's have deliberately made passenger service a key marketing element.

Le tableau explicatif 4 présente des pourcentages comparatifs plutôt que les dépenses réelles par passager ou passager-kilomètre. Cette approche permet d'éliminer le problème que pose la variation monétaire, mais ne permet pas d'éliminer d'autres facteurs qui pourraient influencer l'analyse. Les dépenses au titre du personnel de bord pourraient être plus élevées si les employés étaient plus nombreux ou les salaires par employé plus élevés. La part des coûts des services aux passagers serait donc supérieure en pourcentage des dépenses d'exploitation totales. Si la compagnie aérienne assume des frais plus élevés en raison d'un nombre accru d'employés au service des passagers, la question des effets sur la demande abordée plus loin est donc toute aussi valable. Si le personnel est simplement mieux rémunéré, cela peut signifier que les critères de formation et de sélection sont plus élevés, ce qui influe à nouveau sur la satisfaction de la clientèle. Les frais imputables aux interruptions de voyage sont un élément des dépenses au titre des services aux passagers qui pourrait annuler le lien proposé entre les dépenses et la satisfaction des clients. Même si ces frais sont très élevés, la satisfaction des clients ne sera probablement pas plus grande.

Quels sont donc les principaux éléments des dépenses des services aux passagers? Le tableau explicatif 5 présente une ventilation des dépenses des compagnies Air Canada et Canadien International en 1990. Les transporteurs canadiens ont délibérément fait des services aux passagers un outil commercial clé.

Text Table 5

Passenger Service Expenditures, Air Canada and CAIL 1990

Tableau explicatif 5

Dépenses au titre des services aux passagers, Air Canada et Canadien International, 1990

	%	
Cabin crew salaries and expenses	42	Salaires et dépenses du personnel navigant
Passenger food and supplies	44	Fournitures et vivres pour les passagers
Other passenger service expenses	14	Autres dépenses des services aux passagers
Total passenger service expenses	100	Dépenses totales des services aux passagers

Source: *Statistics Canada, Canadian Civil Aviation*

How do the major Canadian and American scheduled service carriers compare with the key foreign competitors? Text Table 6 shows the proportion of total operating expenditures accounted for by passenger service costs in 1989 for select Canadian, American and other foreign air carriers.

Comment les principaux transporteurs aériens réguliers canadiens et américains se comparent-ils aux principaux concurrents étrangers? Le tableau explicatif 6 présente le pourcentage des dépenses d'exploitation totales que représentent les services aux passagers en 1989, selon certains transporteurs aériens canadiens, américains et étrangers.

Text Table 6

Passenger Services Expenditures as a Percentage of Total Operating Expenses

Tableau explicatif 6

Dépenses au titre des services aux passagers, en pourcentage des dépenses d'exploitation totales

	1989	1990
	%	%
Canadian Carriers Transporteurs canadiens		
Wardair	12.3	...
Canadian Airlines International Lignes aériennes Canadien International	12.0	13.1
Air Canada	11.8	12.1
American Carriers Transporteurs américains		
Delta Air Lines	11.5	12.3
American Airlines	11.4	12.5
USAir	11.2	10.5
United Airlines	10.7	10.1
Piedmont	9.5	...
Continental Airlines	9.4	8.9
Northwest Airlines	9.3	9.1
Foreign Carriers Transporteurs étrangers		
Singapore Airlines	16.3	16.2
British Airways	15.5	15.0
Japan Airlines	12.7	12.3
Air France	12.7	...
Lufthansa	10.8	11.3
Aeroflot	7.3	7.1

Source: *Canadian carriers, Statistics Canada Air Carrier Operations in Canada and Canadian Civil Aviation; American and foreign carriers, International Civil Aviation Organization, Financial Data Commercial Air Carriers, Series F*

Source: *Transporteurs canadiens, Statistique Canada, Opérations des transporteurs aériens au Canada et Aviation civile canadienne; transporteurs américains et transporteurs étrangers, Organisation de l'aviation civile internationale, Renseignements financiers des transporteurs aériens commerciaux, série F.*

It appears, from the data in Text Table 6, that the major Canadian carriers gave a greater emphasis to passenger servicing than do the major American carriers. The Canadian carriers appear to trail, however, some of the major foreign operators. Singapore Airlines, showing the highest proportion of passenger services expenditures in Text Table 6, is well known for highly rated customer satisfaction.

Some caution must be taken in using an aggregate figure such as passenger servicing costs to measure the service level provided. Many factors can affect the level of expenditures.

The distance flown on average by each passenger is one factor. It is more difficult to expend large amounts on passengers in food and beverage service on short-haul than long-haul flights. The longer the haul, the larger the expenditure per passenger. The longer haul on the Canadian carriers routes might partially explain their expenditure of a higher proportion of their operating costs on passenger services.

Trip distance is not the only explanation, however. The industry average for domestic in-flight food expenses in the United States is less than \$6US per passenger. Air Canada and CAIL have a much higher average (\$13.86 and \$14.00 respectively in 1990). The existence of a high service level provider such as Wardair may have been another factor for the emphasis on service in the Canadian industry. Although at its peak, Wardair captured only 4.8% of scheduled service passengers (10.7% of the scheduled service market as measured by passenger-kilometres), the reputation of its service and the threat of its potential growth may indeed have had a strong influence on Air Canada and CAIL.

The difference in expenditures on passenger services can affect more than just the value or quality of the food service provided. Whether or not food service will be provided at all is sometimes the question. It is of sufficient importance to the passenger that this information is usually included by airlines in their published schedules, in travel agency resources such as the Official Airline Guide and in carrier reservation systems. The provision of food services is another area where Canadian carriers may have an advantage.

When one looks at the two similar business/government markets of New York-Washington and Ottawa-Toronto, there are significant differences in the meal services advertised by the carriers operating between these points. According to the January 1, 1992 Official Airline Guide [see Text Table 7], there were 72 different flight listings for Ottawa to Toronto, a distance of 364 kilometres. Text Table 7 shows that sixteen were listed as breakfast flights, four were listed as lunch service flights and fourteen were listed as offering snack service. There were 180 flight

Selon le tableau explicatif 6, les principaux transporteurs canadiens ont accordé plus d'importance aux services aux passagers que leurs principaux concurrents américains. Cependant, ils semblent être dépassés par quelques-uns des principaux transporteurs étrangers. Ainsi, comme le montre le tableau explicatif 6, la compagnie Singapore Airlines affiche le pourcentage le plus élevé de dépenses au titre des services aux passagers. La compagnie est par ailleurs reconnue pour la très grande satisfaction de sa clientèle.

Il faut toutefois faire preuve de prudence lorsque l'on utilise des données agrégées comme les coûts des services aux passagers pour mesurer le niveau de service fourni. Nombre de facteurs peuvent agir sur le niveau des dépenses.

L'un de ces facteurs est la distance moyenne parcourue par passager. Il est plus difficile d'allouer des montants élevés aux repas et aux boissons destinés aux passagers sur des vols court-courriers que sur des vols long-courriers. Plus la distance parcourue est longue, plus les dépenses par passager sont élevées. La distance plus élevée des itinéraires des transporteurs canadiens peut expliquer en partie la raison pour laquelle les services aux passagers représentent un pourcentage plus élevé de leurs dépenses d'exploitation.

La distance du vol n'est toutefois pas le seul facteur qui influe sur les dépenses. Aux États-Unis, pour l'ensemble du secteur, les dépenses moyennes au titre des repas sur des vols intérieurs sont inférieures à \$6 US par passager. Les dépenses moyennes pour Air Canada et Canadien International sont beaucoup plus élevées (\$13.86 et \$14.00 canadiens respectivement en 1990). Comme autre raison possible de l'importance accordée aux services aux passagers par les transporteurs aériens canadiens, mentionnons la compagnie Wardair qui fournit un niveau de service élevé. Bien que traversant une période record, Wardair n'a représenté que 4.8 % des passagers sur des vols réguliers (soit 10.7 % du marché des services réguliers, mesure établie selon le nombre de passagers-kilomètres). La réputation des services de Wardair et les possibilités de croissance de la compagnie peuvent en effet avoir influé fortement sur Air Canada et Canadien International.

Le niveau des dépenses au titre des services aux passagers n'agit pas seulement sur la valeur ou la qualité du service-repas fourni aux passagers. En fait, on se demande parfois si l'on doit fournir ou non le service-repas. Ce facteur a suffisamment d'importance aux yeux des voyageurs pour que l'on en fasse mention dans les horaires publiés par les compagnies aériennes, dans la documentation des agences de voyages (comme le Official Airline Guide) et dans les systèmes de réservations des compagnies aériennes.

Lorsque l'on examine les deux marchés semblables des affaires et du gouvernement que sont les itinéraires New York-Washington et Ottawa-Toronto, on observe des différences importantes au niveau des services-repas annoncés par les transporteurs qui exploitent ces routes. Selon le Official Airline Guide publié le 1^{er} janvier 1992 (voir tableau explicatif 7), on a dénombré 72 vols d'Ottawa à Toronto, ce qui représente une distance de 364 kilomètres. Selon le tableau explicatif 7, 16 de ces vols incluaient le petit déjeuner, quatre incluaient le déjeuner et 14 incluaient un casse-croûte. Par ailleurs, on a dénombré 180 vols de Washington à

Text Table 7

Food Services – Ottawa-Toronto Versus New York-Washington

City-Pair Food Service	Number of Flight Listings	% of Flights
Paires de Services-villes repas	Nombre de vols annoncés	Pourcentage de vols
Ottawa-Toronto		
breakfast/petit déjeuner	16	22
lunch/déjeuner	4	6
snack/casse-croute	14	19
none/aucun repas	38	53
Total	72	100
New York-Washington		
breakfast/petit déjeuner	—	—
lunch/déjeuner	—	—
snack/casse-croute	54	30
none/aucun repas	126	70
Total	180	100

Source: OAG Desktop Flight Guide, Jan. 1/92, North American Edition

Source: OAG Desktop Flight Guide, 1^{er} janvier 1992, édition nord-américaine.

listings for Washington to New York, a distance of 342-367 kilometres (depending on the airports used). None were listed as breakfast flights, none were listed as lunch service flights and fifty-four were listed as offering snack service.

All of the examination to this point would suggest that Canadian carriers are spending a greater proportion of their expense dollars on passenger services than are the major American carriers. At least in some markets, they do appear to offer more food services than American carriers.

Passenger Services and Consumer Demand

How important is the passenger service element in a passenger's choice? Can Canadian carriers offering a higher level of service impact on their market share? The importance or impact is probably the greatest when other factors influencing consumer choice are relatively equal. If two carriers are leaving at approximately the same time, with similar fares, to the same destination, the service factor becomes very important. The question of the quality of the meal and beverage service provided while perhaps a "frill", gains importance if other factors are equal.

Do Canadian carriers provide a better level of passenger service than their American competition? The figures in Text Table 4 show that they spend a higher proportion of their operating expenses on passenger services. Could Canadian carriers use

Tableau explicatif 7

Services-repas – Ottawa-Toronto et New York-Washington

New York, soit une distance de 342 à 367 kilomètres (selon les aéroports utilisés). Aucun des vols n'incluait le petit déjeuner ou le déjeuner; par contre, 54 vols incluait un casse-croûte.

Jusqu'ici, tout semble indiquer que les transporteurs canadiens, par rapport aux principaux transporteurs américains, consacrent un pourcentage plus élevé de leurs dépenses d'exploitation aux services aux passagers. Sur certains marchés du moins, ils semblent offrir davantage de services-repas que les compagnies aériennes américaines.

Services aux passagers et demande du consommateur

Quelle importance le passager accorde-t-il aux services aux passagers au moment de choisir une compagnie aérienne? Les transporteurs canadiens qui offrent un niveau de service élevé peuvent-ils influencer sur leur part du marché? Le degré d'importance ou d'incidence des services offerts est probablement plus élevé lorsque les autres facteurs qui influencent le choix du consommateur sont égaux. Ainsi, si deux vols sont offerts à la même heure, au même tarif, pour la même destination, le facteur services prendra alors beaucoup d'importance. Si les autres facteurs en présence sont égaux, la question de la qualité du service-repas, quoique accessoire, revêt alors de l'importance.

Les transporteurs canadiens fournissent-ils un niveau plus élevé de services aux passagers que leurs concurrents américains? Le tableau explicatif 4 révèle qu'ils y consacrent un pourcentage plus élevé de leurs dépenses d'exploitation. Les transporteurs canadiens peuvent-ils se servir de cet atout

their attention to passenger services to be more competitive, especially within the North American context? This would make sense if it was felt that the increased spending and attention to passenger services could influence the consumer's choice of a carrier.

Conclusion

Canada's international scheduled air carriers are facing a world of great change and increasing competition. The prospect of a new bilateral air agreement with the United States, raises the possibility of new opportunities but also new competitive pressures. One area that may help the Canadian carriers to compete in this market and in the world market is their level of passenger services provided. The major Canadian air carriers have historically devoted a higher proportion of their resources to the provision of passenger services than have the major American air carriers. This means that they have an advantage that does not require an increase in expenditures to obtain other than to inform the consumer of its existence. If the service level is maintained, and if it is made known to their prospective passengers, passenger service could be the advantage they need to maintain an adequate market share.

pour être plus concurrentiels, surtout dans le contexte nord-américain? Cela serait logique si l'on croyait que l'augmentation des dépenses et de l'importance accordées aux services aux passagers pouvait influencer le choix du consommateur.

Conclusion

Les transporteurs canadiens internationaux qui offrent des services réguliers doivent évoluer dans un milieu changeant et de plus en plus concurrentiel. La possibilité d'un nouvel accord bilatéral de transport aérien laisse présager des débouchés mais également une lutte concurrentielle accrue. Le niveau de service que fournissent les transporteurs canadiens peut constituer un atout sur ce marché et sur le marché mondial. Depuis toujours, les principaux transporteurs aériens canadiens consacrent un pourcentage plus élevé de leurs dépenses aux services aux passagers, comparativement aux principaux transporteurs aériens américains. Cela signifie que les compagnies aériennes canadiennes bénéficient donc d'un avantage. Il n'est pas nécessaire d'y consacrer d'autres dépenses; il suffit simplement d'en informer le consommateur. Si le niveau de service est maintenu, et si ce fait est connu des passagers éventuels, les services aux passagers constitueront l'atout dont les transporteurs canadiens ont besoin pour conserver une part équitable du marché.

Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market - 1991

by R. Lund

Text Table 8 below presents the operations of the Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) affiliate networks. The data for the families include the major carriers and their affiliates. Data contained in all categories of this table are a rollup of the four quarters. As such, passenger revenue data in this table may show slightly different values than those which are contained in carriers' annual income statements. Also, this table contains revisions to the previously released quarterly data.

The combined market share of both the Air Canada and CAIL families, in the scheduled services market, increased for the fourth consecutive year. The two families combined for 98% of the passenger-kilometres flown in 1991, compared to 97.5% in 1990 and 87.2% in 1988. The largest jump in market share by these groups occurred in 1990 after CAIL merged with Wardair, which had grown to roughly 11% of the industry's scheduled passenger-kilometres by 1989.

Text Table 8

Scheduled Operations of the Affiliate Networks of the Two Major Canadian Air Carriers - 1991

Transporteurs majeurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers - 1991

par R. Lund

Le tableau explicatif 8 ci-dessous présente le total des opérations pour le réseau d'affiliés d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI). Les données pour les groupes contiennent les deux transporteurs majeurs et leurs transporteurs affiliés. Les données de chaque catégorie de ce tableau correspondent à la sommation des données des quatre trimestres. Les données sur les recettes-passagers contenues dans ce tableau peuvent différer légèrement de celles contenues dans les états des recettes annuelles des transporteurs. Aussi, ce tableau contient des nombres rectifiés des données trimestrielles, déjà publiées.

La part du marché combinée des deux groupes d'Air Canada et de LACI, pour les services réguliers, a augmenté pour la quatrième année consécutive. Ensemble, les deux groupes ont compté pour 98% des passagers-kilomètres parcourus en 1991, par rapport à 97.5% en 1990 et 87.2% en 1988. La plus haute augmentation de la part du marché des deux groupes est survenue en 1990 après que les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont été amalgamées avec Wardair, qui avait augmenté sa part du marché des passagers-kilomètres des services réguliers à environ 11% en 1989.

Tableau explicatif 8

Opérations des services réguliers des réseaux affiliés des deux principaux transporteurs aériens canadiens - 1991

		Air Canada Connectors	Canadian Partners	Air Canada Family	Canadian Airlines International Family
		Liaison Air Canada	Partenaires Canadien	Groupe Air Canada	Groupe des Lignes aériennes Canadien International
Passengers - Passagers		3,698,235	2,939,231	14,577,002	10,196,579
Percentage change - Variation en pourcentage	%	-9.0	13.5	-14.4	-8.5
Market Share - Part du marché	%	14.2	11.3	55.8	39.1
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	'000	1 620 007	1 230 058	21 920 369	19 812 175
Percentage Change - Variation en pourcentage	%	-4.0	18.7	-16.3	-12.6
Market Share - Part du marché	%	3.8	2.9	51.5	46.5
Passenger Revenue - Recettes- passagers	'000	452,912	343,341	2,733,553	2,381,193
Percentage Change - Variation en pourcentage	%	2.0	25.9	-12.2	-0.3
Market Share - Part du marché	%	8.5	6.5	51.6	44.9
Hours Flown - Heures de vol		212,383	184,907	531,261	454,266
Percentage change - Variation en pourcentage	%	2.3	6.3	-5.5	-4.1
Market Share - Part du marché	%	17.8	15.5	44.5	38.1
Passenger revenue per passenger- kilometre - Recettes-passagers par passager-kilomètre	¢	28.0	27.9	12.5	12.0

Although there have been numerous changes in the makeup of the affiliate networks, the combined scheduled operations of the two families have increased in every year since the networks were in their formative years, prior to 1988. After four years of continued growth, passenger-kilometres performed on scheduled services by the two families dropped by 15% in 1991. The two families reported a total of 41.7 billion passenger-kilometres in 1991, down from 48.9 billion in 1990, and down from the 42.4 billion reported in 1988.

The parent firms, Air Canada and CAIL, and the Air Canada Connectors all reported decreases in passengers carried and passenger-kilometres flown on scheduled services in 1991. The Canadian Partners were the only group to show increases in 1991, due to the addition of several carriers to their network in the last few years. Among these additions were Canadian Frontier in the third quarter of 1990, Inter-Canadien in the third quarter of 1991, and the move by Air Toronto from the Air Canada network to the CAIL network in the fourth quarter of 1991.

The Air Canada family retained a greater share of scheduled passenger-kilometres than the CAIL family in 1991, with 51.5% compared to 46.5%. Of the affiliate groups, the Air Canada Connectors held a 3.8% share of scheduled passenger-kilometres in 1991, up from 3.4%, while the Canadian Partners held a 2.9% share, up from 2.1%.

The CAIL family maintained its level of scheduled passenger revenues in the face of decreasing operations, more so than the Air Canada family in 1991. Although yields reported by both the Air Canada Connectors and the Canadian Partners increased by roughly one and a half cents per passenger-kilometre in 1991, the parent carriers reported noticeably different increases. Air Canada's yield increased by 0.3 cents, while Canadian's was up by 1.2 cents. While Air Canada's passenger-kilometres decreased by 17.2%, their passenger revenue fell by nearly the same, 14.6%. CAIL's passenger-kilometres dropped by 14.1%, but their passenger revenue only fell by 3.7%. Air Canada maintained a slightly higher yield than CAIL, however, Air Canada's average stage length (passenger-kilometres per passenger) is substantially less than CAIL's.

The Air Canada Connectors, for the purpose of this table in 1991, consisted of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario, NWT Air, and Air Toronto through the first three quarters of the year.

The Canadian Partners, in 1991, were comprised of Air Atlantic, Calm Air, Canadian Frontier, Ontario Express, Time Air, Air Toronto (in the fourth quarter), and Inter-Canadien (in the third and fourth quarter).

Bien qu'il y ait eu beaucoup de changements dans la composition des réseaux de transporteurs affiliés, les opérations combinées des services réguliers des deux groupes de transporteurs ont augmenté pendant chaque année depuis les années de création des réseaux, avant 1988. Après quatre années de croissance soutenue, le nombre de passagers-kilomètres des services réguliers des deux groupes a diminué de 15% en 1991. Les deux groupes ont déclaré un total de 41.7 milliards de passagers-kilomètres en 1991, en baisse par rapport à 48.9 milliards en 1990, et par rapport à 42.4 milliards enregistrés en 1988.

Les sociétés mères, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée, et les affiliés d'Air Canada ont tous enregistré une diminution du nombre de passagers transportés et de passagers-kilomètres parcourus en 1991. Les partenaires de Canadien étaient le seul groupe à démontrer un accroissement en 1991, dû à l'addition de plusieurs transporteurs au réseau des affiliés au cours des dernières années. Parmi ces additions, on trouve Canadian Frontier au troisième trimestre de 1990, Inter-Canadien au troisième trimestre de 1991 et le déplacement d'Air Toronto du réseau d'Air Canada au réseau de LACI au quatrième trimestre de 1991.

En 1991, le groupe d'Air Canada a occupé une plus grande part du marché des passagers-kilomètres que le groupe des Lignes aériennes Canadien International Ltée, soit 51.5% comparé à 46.5%. Des groupes affiliés, le réseau des transporteurs affiliés d'Air Canada a représenté 3.8% des passagers-kilomètres en 1991, une augmentation par rapport à 3.4%, alors que le réseau des transporteurs des Lignes aériennes Canadien International Ltée détenait 2.9% du marché, une hausse par rapport à 2.1%.

En 1991, le groupe des Lignes aériennes Canadien International Ltée a mieux maintenu son niveau des recettes-passagers sur les services réguliers que le groupe d'Air Canada, malgré des diminutions des opérations. Bien que les rendements déclarés par les réseaux d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée aient augmenté d'environ une cent et demi par passager-kilomètre en 1991, les sociétés mères ont déclaré des accroissements sensiblement différents. Le rendement d'Air Canada a augmenté de 0.3 cent alors que celui des Lignes aériennes Canadien International Ltée a augmenté de 1.2 cent. Alors que le nombre de passagers-kilomètres d'Air Canada a diminué de 17.2%, leurs recettes-passagers ont diminué à peu près dans la même proportion, soit 14.6%. Le nombre de passagers-kilomètres des Lignes aériennes Canadien International Ltée a diminué de 14.1% mais leurs recettes-passagers ont diminué de seulement 3.7%. Air Canada a maintenu un rendement légèrement supérieur à celui des Lignes aériennes Canadien International Ltée, toutefois, la distance moyenne des voyages (passagers-kilomètres par passager) d'Air Canada était substantiellement moindre.

En 1991, le réseau de transporteurs Liaison Air Canada, pour les fins de ce tableau, était constitué de: Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario, NWT Air et Air Toronto durant les trois premiers trimestres de l'année.

En 1991, le réseau de transporteurs Partenaires Canadien était constitué de: Air Atlantic, Calm Air, Canadien Frontier, Ontario Express, Time Air, Air Toronto (au quatrième trimestre) et Inter-Canadien (au troisième et quatrième trimestres).

FOR FURTHER READING

Selected Publications
from Statistics Canada

LECTURES SUGGÉRÉES

Choisies parmi les publications
de Statistique Canada

	Catalogue
Surface and Marine Transport – Service Bulletin , Bilingual, Eight issues/year.	
Air Carrier Operations in Canada , <i>Quarterly</i> , Bilingual	
Aviation Statistics Centre – Service Bulletin , <i>Monthly</i> , Bilingual	
Air Carrier Traffic at Canadian Airports , <i>Quarterly</i> , Bilingual	
Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report , <i>Annual</i> , Bilingual	
Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report , <i>Annual</i> , Bilingual	
Canadian Civil Aviation , <i>Annual</i> , Bilingual	
Air Charter Statistics , <i>Annual</i> , Bilingual	
Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation , <i>Occasional</i> , issued in 1986.	
Railway Carloadings , <i>Monthly</i> , Bilingual	
Railway Operating Statistics , <i>Monthly</i> , Bilingual	
Rail In Canada , <i>Annual</i> , Bilingual	
Passenger Bus and Urban Transit Statistics , <i>Monthly</i> , Bilingual	
Passenger Bus and Urban Transit Statistics , <i>Annual</i> , Bilingual	
Road Motor Vehicles: Fuel Sales , <i>Annual</i> , Bilingual	
Road Motor Vehicles: Registrations , <i>Annual</i> , Bilingual	
Trucking in Canada , <i>Annual</i> , Bilingual	
Shipping in Canada , <i>Annual</i> , Bilingual	
Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service , Bilingual, Huit numéros/année.	50-002
Opérations des transporteurs aériens au Canada , <i>Trimestriel</i> , Bilingual	51-002
Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service , <i>Mensuel</i> , Bilingual	51-004
Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens , <i>Trimestriel</i> , Bilingual	51-005
Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur , <i>Annuel</i> , Bilingual	51-204
Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis , <i>Annuel</i> , Bilingual	51-205
Aviation civile canadienne , <i>Annuel</i> , Bilingual	51-206
Statistique des affrètements aériens , <i>Annuel</i> , Bilingual	51-207
L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile , <i>Hors série</i> , publiée en 1986.	51-501
Chargements ferroviaires , <i>Mensuel</i> , Bilingual	52-001
Statistique de l'exploitation ferroviaire , <i>Mensuel</i> , Bilingual	52-003
Le transport ferroviaire au Canada , <i>Annuel</i> , Bilingual	52-216
Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain , <i>Mensuel</i> , Bilingual	53-003
Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain , <i>Annuel</i> , Bilingual	53-215
Véhicules automobiles: Ventes de carburants , <i>Annuel</i> , Bilingual	53-218
Véhicules automobiles: Immatriculations , <i>Annuel</i> , Bilingual	53-219
Le camionnage au Canada , <i>Annuel</i> , Bilingual	53-222
Le transport maritime au Canada , A., Bil.	54-205

To order a publication you may telephone 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.

Section 1 THE YEAR IN REVIEW

Table 1.1

Ratios – Canadian Air Carriers, Level I, 1991

Section 1 REVUE DE L'ANNÉE

Tableau 1.1

Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1991

		Total ¹		Change	
		1990	1991	Variation	
				%	
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.104	0.116	11.5	
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.372	0.384	3.2	
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.852	0.937	10.0	
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	145 130	135 892	-6.4	
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	98.21	94.56	...	
Total assets to total liabilities – Total de l'actif par rapport au total du passif	%	128.88	119.70	...	
Rate of return on investment – Taux de rendement de l'investissement	%	1.74	-1.36	...	
		Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.296	0.112	0.110	0.266
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	2.778	0.370	0.385	5.834
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	2.758	0.888	0.912	2.622
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	124 300	133 796	138 498	144 922
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	116.70	93.02	94.26	109.48
Total assets to total liabilities – Total de l'actif par rapport au total du passif	%	119.99	120.86	117.94	114.68
Rate of return on investment – Taux de rendement de l'investissement	%	13.34	-1.10	-4.00	5.71

¹ 1990 total figures include Air Canada and Canadian. 1991 total figures include Air BC, Air Canada, Canadian and Time Air. – Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadien. Les totaux de 1991 incluent les données d'Air BC, Air Canada, Canadien et Time Air.

Table 1.2

Selected Economic and Demographic Indicators,
1991

Tableau 1.2

Indicateurs économiques et démographiques choisis,
1991

		1990	1991	Change Variation %
Population of Canada – Population du Canada	'000	26 610.4	27 000.4	1.5
Employed labour force (s.a.) – Population active occupée (dés.)	'000	12 572.0	12 340.0	-1.8
Disposable income ¹ – Revenu disponible ¹	\$'000'000	453 630.0	467 151.0	3.0
Per capita disposable income ¹ – Revenu disponible par habitant ¹	\$	17 047.1	17 301.6	1.5
Per capita trip spending (including fares) ² – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	446.1	.. ³	...
– International travel – Voyages internationaux	\$	545.2	569.1	4.4
Average spending per trip (including fares) ⁴ – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport) ⁴				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	354.3	.. ³	...
– International travel – Voyages internationaux	\$	1 195.3	1 216.9	1.8
Average cost of air fares (Level I carriers) – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	190.2	180.8	-4.9
– International travel – Voyages internationaux	\$	337.8	340.5	0.8
Consumer Price Index – Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
– All items – Ensemble		119.5	126.2	5.6
– Transportation – Transports		117.3	119.4	1.8
– Public transportation – Transport public		115.5	129.4	12.0
Travel price index – Indice des prix des voyages	1986 = 100	120.6	129.8	7.6
Air fare index (Level I carriers) – Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100			
– Domestic travel – Voyages intérieurs		133.2	144.5	8.5
– International travel – Voyages internationaux		108.0	116.4	7.8
Index of real domestic product (s.a.) – Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
– All industries – Toutes les industries		113.2	111.5	-1.5
– Transport industry – Industrie du transport		107.4	101.6	-5.4
– Air transportation – Transport aérien		103.7	89.6	-13.6
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product – Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie du transport	%	16.1	14.7	...

(s.a.) seasonally adjusted. – (dés.) désaisonnalisé.

Source: Canadian Economic Observer – L'observateur économique canadien.

¹ Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. – Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.² Includes international passenger fares. – Comprend le prix du transport des voyages internationaux.³ This figure is not available for the year 1991, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. – Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1991, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans.⁴ Relates to overnight trips by Canadian residents travelling by plane. – For overseas trips, includes other modes of transportation. – Correspond aux voyages d'une nuit ou plus effectués par les résidents canadiens voyageant par avion. Pour les voyages outre-mer, comprend d'autres modes de transport.

Part I
COMMERCIAL AVIATION
Section 2
OPERATING STATISTICS

Table 2.1

Operating Statistics – Canadian Air Carriers, 1991
Partie I
AVIATION COMMERCIALE
Section 2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens, 1991

	Levels I-III			Levels I-IV		
	Niveaux I-III			Niveaux I-IV		
	1990	1991	Change Variation	1990	1991	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services						
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	98	99	1.0	265	275	3.8
Passengers – Passagers	36 260	31 803	-12.3	36 780	32 302	-12.2
Goods carried – Marchandises transportées kg	631 932	615 781	-2.6	654 368	639 778	-2.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	66 606 066	57 743 764	-13.3	66 775 855	57 872 543	-13.3
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	6 660 607	5 774 376	-13.3	6 677 586	5 787 254	-13.3
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	1 743 155	1 627 597	-6.6	1 753 950	1 636 341	-6.7
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	8 403 762	7 401 974	-11.9	8 431 536	7 423 596	-12.0
Hours flown – Heures de vol	1 634	1 558	-4.6	2 265	2 083	-8.0
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	30 151	25 934	-14.0	30 318	26 105	-13.9
Goods carried – Marchandises transportées kg	499 645	477 014	-4.5	500 747	479 075	-4.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	50 064 864	42 548 395	-15.0	50 102 731	42 573 901	-15.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	5 006 486	4 254 839	-15.0	5 010 273	4 257 390	-15.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	1 559 999	1 403 469	-10.0	1 560 324	1 403 829	-10.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	6 566 486	5 658 308	-13.8	6 570 597	5 661 219	-13.8
Hours flown – Heures de vol	1 246	1 164	-6.6	1 276	1 193	-6.4
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	6 109	5 869	-3.9	6 462	6 197	-4.1
Goods carried – Marchandises transportées kg	132 287	138 767	4.9	153 620	160 703	4.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	16 541 202	15 195 369	-8.1	16 673 125	15 298 642	-8.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 654 120	1 519 537	-8.1	1 667 312	1 529 864	-8.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	183 156	224 128	22.4	193 626	232 512	20.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 837 276	1 743 665	-5.1	1 860 939	1 762 376	-5.3
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	387	393	1.7	609	578	-5.1
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	1	--	-54.4	380	312	-17.9
Hours flown: total – Heures de vol: total	388	394	1.6	989	890	-10.0

¹ Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 2.2

Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1991

Tableau 2.2

Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1991

	Domestic		Transborder		Other international	
	Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
All services – Tous les services						
Passengers – Passagers	21 774	-10.0	5 306	-16.7	5 222	-16.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg 409 844	-2.1	63 681	2.2	166 253	-4.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	21 760 054	-12.0	8 913 340	-14.4	27 199 149	-14.1
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	2 176 005	-12.0	891 334	-14.4	2 719 915	-14.1
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	513 914	-6.0	147 524	1.8	974 904	-8.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	2 689 919	-10.9	1 038 858	-12.4	3 694 819	-12.6
Hours flown – Heures de vol	1 636	-6.7	194	-13.1	253	-12.8
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	19 560	-13.7	3 526	-17.4	3 019	-11.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg 301 096	-2.9	41 828	-2.2	136 151	-7.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	20 089 457	-13.7	5 030 135	-19.0	17 454 309	-15.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	2 008 946	-13.7	503 013	-19.0	1 745 431	-15.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	447 620	-7.7	119 233	-1.6	836 977	-12.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	2 456 566	-12.6	622 246	-16.1	2 582 408	-14.4
Hours flown – Heures de vol	916	-5.5	139	-8.3	138	-11.7
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	2 214	44.9	1 780	-15.4	2 203	-22.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg 108 747	0.1	21 853	12.1	30 103	17.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	1 670 597	14.9	3 883 205	-7.7	9 744 840	-11.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	167 060	14.9	388 320	-7.7	974 484	-11.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	66 294	7.4	28 291	19.0	137 927	27.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	233 353	12.6	416 612	-6.2	1 112 411	-8.0
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	456	-1.5	55	-23.1	67	-10.6
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	264	-17.8	–	–	48	-18.5
Hours flown: total – Heures de vol: total	720	-8.2	55	-23.1	114	-14.1

Table 2.3

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Level I, 1991**

Tableau 2.3

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, 1991**

		Total ¹		Change
		1990	1991	Variation
		'000	'000	%
All services – Tous les services				
Passengers – Passagers		23 123	22 500	-2.7
Goods carried – Marchandises transportées	kg	433 881	403 747	-6.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		50 125 033	43 358 974	-13.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		5 012 503	4 335 897	-13.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 525 632	1 370 657	-10.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		6 538 135	5 706 554	-12.7
Hours flown – Heures de vol		690	771	11.7
Scheduled services – Services réguliers				
Passengers – Passagers		21 521	21 075	-2.1
Goods carried – Marchandises transportées	kg	431 482	402 414	-6.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		46 127 650	39 943 947	-13.4
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		67 011 466	62 204 510	-7.2
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	68.84	64.21	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		4 612 765	3 994 395	-13.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 518 701	1 366 207	-10.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		6 131 466	5 360 602	-12.6
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		10 049 090	9 381 705	-6.6
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	61.02	57.14	...
Hours flown – Heures de vol		654	726	11.0
Charter services – Services d'affrètement				
Passengers – Passagers		1 602	1 425	-11.0
Goods carried – Marchandises transportées	kg	2 399	1 333	-44.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		3 997 383	3 415 027	-14.6
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		399 738	341 503	-14.6
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		6 931	4 450	-35.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		406 670	345 952	-14.9
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		36	45	24.9
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		–	–	–
Hours flown: total – Heures de vol: total		36	45	24.9

See notes at end of table. – Voir notes à la fin du tableau.

Table 2.3

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Level I, 1991 – Concluded**

Tableau 2.3

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, 1991 – fin**

		Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
'000					
All services – Tous les services					
Passengers – Passagers		1 454	11 429	8 036	1 581
Goods carried – Marchandises transportées	kg	4 517	245 773	149 565	3 892
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		524 626	21 979 831	20 196 169	658 348
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		52 463	2 197 983	2 019 617	65 835
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 680	800 784	566 908	1 284
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		54 143	2 998 767	2 586 525	67 119
Hours flown – Heures de vol		63	332	294	81
Scheduled services – Services réguliers					
Passengers – Passagers		1 418	10 879	7 257	1 521
Goods carried – Marchandises transportées	kg	4 517	245 203	148 802	3 892
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		474 215	20 300 363	18 582 117	587 253
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		1 109 705	30 065 131	29 775 893	1 253 782
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	42.73	67.52	62.41	46.84
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		47 421	2 030 036	1 858 212	58 725
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 680	798 190	565 053	1 284
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		49 102	2 828 226	2 423 265	60 010
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		127 593	4 744 479	4 321 286	188 347
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	38.48	59.61	56.08	31.86
Hours flown – Heures de vol		61	319	269	76
Charter services – Services d'affrètement					
Passengers – Passagers		37	550	778	60
Goods carried – Marchandises transportées	kg	–	570	763	–
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		50 411	1 679 468	1 614 053	71 096
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		5 041	167 947	161 405	7 110
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		–	2 594	1 855	–
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		5 041	170 541	163 260	7 110
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		1	14	25	5
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		–	–	–	–
Hours flown: total – Heures de vol: total		1	14	25	5

¹ 1990 total figures include Air Canada and Canadian. 1991 total figures include Air BC, Air Canada, Canadian and Time Air. – Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadien. Les totaux de 1991 incluent les données d'Air BC, Air Canada, Canadien et Time Air.

Table 2.4

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Levels II-IV, 1991**

Tableau 2.4

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens des niveaux II-IV, 1991**

		Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
		II		III		IV	
		1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
All services – Tous les services							
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹		23	-8.0	72	1.4	176	5.4
Passengers – Passagers		7 709	-32.7	1 595	-7.1	499	-4.3
Goods carried – Marchandises transportées	kg	161 845	-1.5	50 188	48.4	23 998	6.5
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		14 072 406	-0.4	312 384	-86.8	128 778	-24.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 407 241	-0.4	31 238	-86.8	12 878	-24.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		241 377	16.4	15 564	53.9	8 744	-19.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 648 617	1.7	46 802	-81.0	21 622	-22.4
Hours flown – Heures de vol		473	-26.4	314	3.8	525	-16.8
Scheduled services – Services réguliers							
Passengers – Passagers		4 350	-46.7	509	1.5	171	2.4
Goods carried – Marchandises transportées	kg	50 849	-15.2	23 751	187.9	2 061	87.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		2 434 695	-35.9	169 753	11.0	25 506	-32.6
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		243 469	-35.9	16 975	11.0	2 551	-32.6
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		30 985	-19.8	6 277	136.1	361	11.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		274 454	-34.4	23 252	29.6	2 911	-29.2
Hours flown – Heures de vol		339	-31.9	100	3.3	29	-1.3
Charter services – Services d'affrètement							
Passengers – Passagers		3 359	2.0	1 086	-10.6	328	-7.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg	110 997	6.4	26 436	3.4	21 937	2.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		11 637 711	12.6	142 631	-93.6	103 273	-21.8
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 163 771	12.6	14 263	-93.6	10 327	-21.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		210 392	24.7	9 287	24.6	8 384	-20.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 374 163	14.3	23 550	-89.7	18 711	-21.2
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		134	-7.7	214	4.4	185	-17.1
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		–	–	–	-54.4	311	-17.8
Hours flown: total – Heures de vol: total		134	-7.7	214	4.1	496	-17.6

¹ Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 2.5

Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province
and Territory – Canadian Air Carriers Levels I-IV,
1991

Tableau 2.5

Heures de vol des hélicoptères par secteur, par
province et territoire – Transporteurs aériens
canadiens des niveaux I-IV, 1991

	1990	1991	Change Variation
	No. – Nbre	No. – Nbre	%
Number of carriers – Nombre de transporteurs	66	66	–
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	14 347	10 691	-25.5
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	–	42	...
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	514	4 852	844.0
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	–	262	...
Quebec – Québec	61 235	45 834	-25.2
Ontario	13 255	19 528	47.3
Manitoba	16 569	12 628	-23.8
Saskatchewan	6 079	5 334	-12.3
Alberta	41 580	32 719	-21.3
British Columbia – Colombie-Britannique	145 239	109 222	-24.8
Yukon	6 562	7 787	18.7
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	23 009	21 583	-6.2
Total	328 389	270 482	-17.6
International	58 796	47 926	-18.5
Total	387 185	318 408	-17.8

Section 3
FINANCIAL DATA

Table 3.1

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1991**
Section 3
DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-IV, 1991**

	1990	1991	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	6 412 344	5 915 520	-7.7
– Passengers – Passagers	5 765 908	5 306 120	-8.0
– Goods – Marchandises	646 436	609 400	-5.7
Charter services – Services d'affrètement	1 477 658	1 385 111	-6.3
– Passengers – Passagers	1 301 305	1 226 419	-5.8
– Goods – Marchandises	176 353	158 692	-10.0
Other flying services – Autres services aériens	37 319	45 912	23.0
Subsidies – Subventions d'exploitation	7 012	5 338	-23.9
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	306 021	249 521	-18.5
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	8 240 355	7 601 403	-7.8
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	107 878	97 934	-9.2
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	3 015 971	2 784 282	-7.7
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	1 009 530	943 617	-6.5
General services and administration – Services généraux et administration	3 783 315	3 662 698	-3.2
Depreciation – Dépréciation	321 596	366 003	13.8
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	8 238 290	7 854 534	-4.7
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	2 064	(253 131)	...
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	94 127	15 821	-83.2
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	94 550	83 771	-11.4
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	347 953	381 941	9.8
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	12 098	(49 236)	...
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(162 816)	(338 572)	107.9
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(160 751)	(591 703)	268.1
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(38 839)	(165 038)	324.9
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(121 912)	(426 666)	250.0

¹ Excludes Level IV carriers. – Exclut les transporteurs de niveau IV.² Includes the total for Level I-IV carriers. – Comprend le total des transporteurs des niveaux I-IV.

Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Level I, 1991**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, 1991**

	Total ¹		Change Variation %
	1990	1991	
	\$ '000	\$ '000	
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	5 357 714	5 139 446	-4.1
– Passengers – Passagers	4 792 364	4 614 638	-3.7
– Goods – Marchandises	565 350	524 808	-7.2
Charter services – Services d'affrètement	210 158	207 743	-1.1
– Passengers – Passagers	208 249	207 036	-0.6
– Goods – Marchandises	1 909	707	-62.9
Other flying services – Autres services aériens	–	–	–
Subsidies – Subventions d'exploitation	–	–	–
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	214 183	167 818	-21.6
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	5 782 056	5 515 007	-4.6
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	52 778	52 473	-0.6
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	1 915 822	1 828 335	-4.6
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	586 988	562 082	-4.2
General services and administration – Services généraux et administration	3 122 884	3 115 451	-0.2
Depreciation – Dépréciation	209 189	274 214	31.1
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	5 887 661	5 832 554	-0.9
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(105 605)	(317 547)	200.7
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	70 385	11 162	-84.1
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	84 991	79 979	-5.9
Interest expenses – Intérêts versés	246 408	321 918	30.6
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	16 562	(41 800)	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(74 469)	(272 578)	266.0
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(180 074)	(590 125)	227.7
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(50 877)	(172 167)	238.4
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(129 197)	(417 958)	223.5

See notes at end of table. – Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Level I, 1991 – Concluded**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, 1991 – fin**

	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
	\$'000			
Operating revenues – Recettes d'exploitation				
Scheduled services – Services réguliers	144 886	2 575 981	2 255 153	163 426
– Passengers – Passagers	140 217	2 280 636	2 037 852	155 933
– Goods – Marchandises	4 668	295 345	217 302	7 493
Charter services – Services d'affrètement	4 454	86 404	104 302	12 582
– Passengers – Passagers	4 454	85 853	104 146	12 582
– Goods – Marchandises	–	551	156	–
Other flying services – Autres services aériens	–	–	–	–
Subsidies – Subventions d'exploitation	–	–	–	–
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	1 591	79 538	85 892	797
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	150 931	2 741 923	2 445 347	176 805
Operating expenses – Dépenses d'exploitation				
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	3 356	33 205	15 426	485
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	42 788	879 956	849 065	56 525
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	21 515	329 008	185 718	25 840
General services and administration – Services généraux et administration	56 495	1 552 473	1 439 138	67 346
Depreciation – Dépréciation	5 179	152 930	104 800	11 305
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	129 333	2 947 572	2 594 148	161 501
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	21 598	(205 649)	(148 800)	15 304
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation				
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	–	(11 978)	23 249	(109)
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	838	69 922	8 864	355
Interest expenses – Intérêts versés	28 302	168 513	109 814	15 290
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	–	(42 670)	827	43
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(27 464)	(153 238)	(76 874)	(15 001)
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(5 866)	(358 888)	(225 674)	303
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(2 364)	(141 287)	(29 397)	881
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(3 502)	(217 601)	(196 278)	(578)

¹ 1990 total figures include Air Canada and Canadian. 1991 total figures include Air BC, Air Canada, Canadian and Time Air. – Les totaux de 1990 incluent les données d'Air Canada et Canadien. Les totaux de 1991 incluent les données d'Air BC, Air Canada, Canadien et Time Air.

Table 3.3

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Levels II-IV, 1991**

Tableau 3.3

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux II-IV, 1991**

	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
	II		III		IV	
	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	668 289	-30.8	87 540	23.7	20 245	10.1
– Passengers – Passagers	602 869	-33.2	69 785	29.7	18 829	10.7
– Goods – Marchandises	65 420	4.2	17 755	4.8	1 417	2.9
Charter services – Services d'affrètement	634 880	2.3	143 176	-25.7	399 312	-12.1
– Passengers – Passagers	588 422	2.4	123 231	-30.7	307 731	-9.7
– Goods – Marchandises	46 459	1.2	19 945	33.0	91 582	-19.3
Other flying services – Autres services aériens	17 716	130.8	5 701	-43.1	22 495	14.6
Subsidies – Subventions d'exploitation	3 884	-31.4	1 383	52.4	71	-84.0
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	34 368	-25.4	33 337	72.5	13 999	-47.1
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 359 137	-17.4	271 137	-7.7	456 123	-12.2
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	12 794	-38.0	7 640	-9.1	25 028	-4.0
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	628 820	-12.6	135 871	-16.0	191 256	-12.7
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	230 284	-10.5	54 771	-4.5	96 481	-10.5
General services and administration – Services généraux et administration	417 961	-21.8	48 305	9.7	80 981	-1.5
Depreciation – Dépréciation	51 770	-26.6	13 374	-9.3	26 644	-1.8
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 341 629	-16.3	259 961	-9.2	420 390	-9.1
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	17 508	-59.4	11 176	51.2	35 732	-37.5
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	2 543	-88.3	2 116	1.9	–	–
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	2 994	-65.5	799	-8.7	–	–
Interest expenses – Intérêts versés	52 039	-42.0	7 984	-32.7	–	–
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(8 940)	128.2	1 504	...	–	–
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(55 442)	-12.3	(3 565)	-62.3	(6 988)	-55.3
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(37 934)	88.7	7 611	...	28 745	-30.7
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(1 079)	...	1 493	...	6 716	0.9
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(36 854)	42.1	6 118	...	22 028	-36.8

Table 3.4

**Income Statement – Canadian Air Carriers
Operating Helicopters Only, Levels I-IV, 1991**

Tableau 3.4

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement,
1991**

	1990	1991	Change
	\$'000	\$'000	Variation
			%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services ¹ – Services réguliers ¹	x	x	...
– Passengers – Passagers	x	x	...
– Goods – Marchandises	x	x	...
Charter services – Services d'affrètement	303 515	279 528	-7.9
– Passengers – Passagers	222 532	221 218	-0.6
– Goods – Marchandises	80 983	58 311	-28.0
Other flying services – Autres services aériens	14 651	19 368	32.2
Subsidies – Subventions d'exploitation	194	–	-100.0
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	8 628	6 552	-24.1
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	326 988	305 449	-6.6
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	22 783	21 261	-6.7
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	121 018	117 291	-3.1
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	73 198	72 134	-1.5
General services and administration – Services généraux et administration	49 267	50 207	1.9
Depreciation – Dépréciation	15 931	17 035	6.9
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	282 197	277 928	-1.5
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	44 790	27 521	-38.6
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net ² – Gains (pertes) de capital, nets ²	–	–	–
Interest and discount income ² – Revenus d'intérêts et d'escomptes ²	–	–	–
Interest expenses ² – Intérêts versés ²	–	–	–
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ² – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ²	–	–	–
Total non-operating income (expenses), net ³ – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ³	(11 322)	(4 641)	-59.0
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	33 468	22 880	-31.6
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	5 906	5 375	-9.0
Net income (loss) – Revenu (perte) net	27 562	17 505	-36.5

¹ Scheduled revenues have been combined with charter revenues to preserve the confidentiality of individual air carrier. – Les recettes pour les services réguliers ont été imputées aux recettes pour les services d'affrètement afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

² Excludes Level IV carriers. – Exclut les transporteurs de niveau IV.

³ Includes the total for Level I-IV carriers. – Comprend le total des transporteurs des niveaux I-IV.

Table 3.5

**Income Statement by Province of Domicile –
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1991**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1991**

	Newfoundland ³		Prince Edward Island		Nova Scotia ³	
	Terre-neuve ³		Île-du-Prince- Édouard		Nouvelle- Écosse ³	
	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	200 162	6.2	–	–	x	...
– Passengers – Passagers	194 705	6.0	–	–	x	...
– Goods – Marchandises	5 457	13.6	–	–	x	...
Charter services – Services d'affrètement	16 401	44.8	–	–	x	...
– Passengers – Passagers	14 875	51.5	–	–	x	...
– Goods – Marchandises	1 526	1.1	–	–	x	...
Other flying services – Autres services aériens	–	-100.0	–	–	x	...
Subsidies – Subventions d'exploitation	1 360	50.0	–	–	x	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	628	68.5	–	–	x	...
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	218 551	8.7	–	–	x	...
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	2 201	301.6	–	–	x	...
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	101 175	13.2	–	–	x	...
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	30 934	15.7	–	–	x	...
General services and administration – Services généraux et administration	75 078	4.8	–	–	x	...
Depreciation – Dépréciation	6 872	-7.2	–	–	x	...
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	216 259	10.5	–	–	x	...
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	2 290	-57.4	–	–	x	...
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	321	...	–	–	x	...
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	33	...	–	–	x	...
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	3 198	-31.8	–	–	x	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploi- tation, nets ¹	(789)	...	–	–	x	...
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(2 564)	...	–	–	x	...
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(274)	...	–	–	x	...
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	186	-52.4	–	–	x	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(458)	...	–	–	x	...

See notes at end of table. – Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.5

**Income Statement by Province of Domicile –
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1991 – Continued**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1991 – suite**

	New Brunswick		Quebec		Ontario	
	Nouveau-Brunswick		Québec			
	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	–	...	192 752	-12.4	269 061	-5.2
– Passengers – Passagers	–	...	163 483	-15.7	240 992	-8.8
– Goods – Marchandises	–	...	29 269	11.5	28 069	42.4
Charter services – Services d'affrètement	–	...	500 528	15.8	258 820	-30.1
– Passengers – Passagers	–	...	481 209	17.8	226 213	-35.3
– Goods – Marchandises	–	...	19 319	-19.0	32 607	56.1
Other flying services – Autres services aériens	–	...	13 357	45.4	9 839	27.6
Subsidies – Subventions d'exploitation	–	...	3 910	-17.5	–	-100.0
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	–	...	41 054	8.4	12 108	19.9
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	–	...	751 600	6.7	549 828	-18.3
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	–	...	8 499	1.4	9 548	-28.3
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	–	...	382 902	6.2	248 375	-23.9
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	–	...	123 572	12.1	90 964	-15.8
General services and administration – Services généraux et administration	–	...	210 074	--	157 958	-18.1
Depreciation – Dépréciation	–	...	23 621	-10.5	31 913	-13.7
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	–	...	748 668	5.7	538 758	-19.1
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	–	...	2 932	...	11 070	55.7
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	–	...	8 627	-40.7	(5 212)	...
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	–	...	3 148	-39.9	230	-89.1
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	–	...	15 421	-29.2	29 551	-11.1
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploi- tation, nets ¹	–	...	937	68.3	(5 513)	...
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	–	...	(1 843)	-49.1	(40 809)	69.8
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	–	...	1 089	...	(29 739)	75.7
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	–	...	1 971	-64.5	(1 073)	-46.9
Net income (loss) – Revenu (perte) net	–	...	(883)	-93.4	(28 666)	92.3

See notes at end of table. – Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.5

**Income Statement by Province of Domicile –
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1991 – Continued**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1991 – suite**

	Manitoba		Saskatchewan ⁴		Alberta	
	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	44 980	39.7	x	...	–	...
– Passengers – Passagers	33 312	43.2	x	...	–	...
– Goods – Marchandises	11 668	30.7	x	...	–	...
Charter services – Services d'affrètement	34 573	0.6	20 607	14.7	164 436	-10.6
– Passengers – Passagers	21 293	-16.3	17 368	32.5	118 758	-25.2
– Goods – Marchandises	13 280	48.6	3 239	-33.3	45 678	81.8
Other flying services – Autres services aériens	204	-55.0	2 096	-15.3	200	-64.4
Subsidies – Subventions d'exploitation	–	–	–	–	–	–
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	2 240	-63.5	1 726	-12.5	3 511	-16.9
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	81 997	12.1	24 429	9.0	168 147	-10.9
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	927	-39.3	1 261	17.1	10 223	...
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	26 754	-0.5	11 560	13.9	66 360	-2.7
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	22 385	6.8	5 340	-4.6	39 792	42.4
General services and administration – Services généraux et administration	18 359	6.4	4 550	11.7	25 900	-58.8
Depreciation – Dépréciation	5 233	2.0	1 416	39.3	9 053	-29.0
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	73 657	4.2	24 127	10.1	151 328	-11.3
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	8 340	241.1	302	-40.2	16 819	-7.4
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	(6)	...	282	-72.9	(125)	-42.2
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	12	-69.9	97	59.0	29	-95.5
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	1 470	-32.3	413	28.1	98	-99.0
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploita- tion, nets ¹	993	6.3	328	158.3	33	-74.7
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(1 080)	59.0	353	-61.3	(7 547)	-38.4
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant deductions de l'impôt	7 259	311.2	655	-53.8	9 272	57.0
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	1 305	344.5	96	41.4	2 958	64.7
Net income (loss) – Revenu (perte) net	5 954	304.5	559	-58.6	6 315	53.7

See notes at end of table. – Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.5

**Income Statement by Province of Domicile –
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1991 – Concluded**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1991 – fin**

	British Columbia		Yukon ⁴		Northwest Territories	
	Colombie- Britannique				Territoires du Nord-Ouest	
	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	23 657	-85.5	x	...	38 133	0.8
– Passengers – Passagers	21 852	-86.1	x	...	30 443	4.8
– Goods – Marchandises	1 805	-73.4	x	...	7 690	-12.3
Charter services – Services d'affrètement	138 413	-52.8	11 866	0.2	39 055	-4.2
– Passengers – Passagers	106 652	-49.8	8 988	-4.8	30 724	7.3
– Goods – Marchandises	31 761	-60.6	2 878	19.5	8 331	-31.5
Other flying services – Autres services aériens	19 815	32.8	–	–	401	-45.4
Subsidies – Subventions d'exploitation	68	-64.8	–	–	–	-100.0
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	18 167	-30.0	508	-42.7	1 762	-56.6
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	200 121	-59.8	12 374	-2.8	79 351	-4.9
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	9 074	-65.9	1 012	43.8	2 716	30.7
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	81 440	-52.2	5 723	-14.1	31 659	-21.9
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	51 887	-50.1	2 156	-2.8	14 506	-12.0
General services and administration – Services généraux et administration	34 091	-68.2	2 271	46.5	18 967	-10.3
Depreciation – Dépréciation	10 120	-44.3	546	2.1	3 015	-24.8
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	186 612	-55.6	11 708	0.3	70 861	-15.7
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	13 509	-82.6	665	-37.0	8 489	...
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	275	-64.2	–	-100.0	498	...
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	209	-84.9	2	-64.5	31	-54.7
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	1 215	-95.2	87	-55.1	8 569	136.7
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploi- tation, nets ¹	(3 443)	-37.0	–	–	20	...
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(4 101)	-89.3	(340)	1.0	(8 063)	23.2
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	9 408	-76.2	325	-54.9	426	...
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	1 775	-78.8	78	-37.0	(166)	-93.4
Net income (loss) – Revenu (perte) net	7 633	-75.5	247	-58.6	592	...

¹ Excludes Level IV carriers. – Exclut les transporteurs de niveau IV.

² Includes the total for Level III and IV carriers. – Comprend le total des transporteurs des niveaux III et IV.

³ Data for Nova Scotia and Newfoundland have been combined to preserve the confidentiality of individual air carrier. – Les données pour la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve ont été combinées afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

⁴ Scheduled revenues have been combined with charter revenues to preserve the confidentiality of individual air carrier. – Les recettes pour les services réguliers ont été imputées aux recettes pour les services d'affrètement afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

Table 3.6

Passenger and Goods Revenue, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1991

Tableau 3.6

Recettes-passagers et recettes-marchandises par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1991

	Passenger revenue Recettes-passagers			Goods revenue Recettes-marchandises		
	1990	1991	Change Variation	1990	1991	Change Variation
	\$'000	\$'000	%	\$'000	\$'000	%
Domestic – Intérieur						
Newfoundland – Terre-Neuve	129 769	125 176	-3.5	11 706	11 531	-1.5
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	5 784	17 159	196.7	103	1 250	...
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	184 019	169 113	-8.1	18 117	16 368	-9.7
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	78 783	69 831	-11.4	6 706	5 547	-17.3
Quebec – Québec	980 353	1 069 529	9.1	90 003	89 196	-0.9
Ontario	1 975 954	1 746 252	-11.6	165 091	168 423	2.0
Manitoba	246 334	204 967	-16.8	38 326	35 170	-8.2
Saskatchewan	152 563	138 820	-9.0	12 629	8 893	-29.6
Alberta	671 154	612 369	-8.8	74 997	58 280	-22.3
British Columbia – Colombie-Britannique	895 564	822 553	-8.2	90 836	78 076	-14.0
Yukon	36 145	27 822	-23.0	3 006	2 717	-9.6
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	75 620	99 532	31.6	26 072	27 485	5.4
Total	5 432 043	5 103 122	-6.1	537 593	502 936	-6.4
International	1 635 170	1 429 417	-12.6	285 195	265 156	-7.0
Total	7 067 213	6 532 539	-7.6	822 789	768 092	-6.6

Note: The provincial data are estimates only. Refer to the Section 'Notes to Users' for information on the methodology used. – Les données provinciales sont seulement des estimés. Se reporter à la Section 'Notes aux utilisateurs' pour des précisions sur la méthodologie utilisée.

Table 3.7

**Balance Sheet – Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1991**

Tableau 3.7

**Bilan – Transporteurs aériens canadiens des
niveaux I-IV, 1991**

	1990	1991	Change Variation
	\$'000	\$'000	9
Assets – Actif			
Current assets – Actif à court terme	2 283 780	1 824 478	-20
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	784 538	716 585	-8
Operating property and equipment – Biens et équipements d'exploitation	7 053 725	6 616 389	-6..
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	1 950 598	1 810 991	-7..
Operating equipment under capital lease – Biens et équipements d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	264 336	256 930	-2..
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	29 635	62 276	110
Non-operating property and equipment – Biens et équipements hors exploitation	309 502	845 681	17
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	193 702	264 623	36.6
Deferred charges – Frais reportés	594 377	627 746	5.6
Total assets – Total de l'actif	9 116 324	8 749 920	-4.0
Liabilities and capital – Passif et capital			
Current liabilities – Passif à court terme	2 180 945	1 947 583	-10.7
Advances from associated companies and/ or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	345 288	391 204	13.3
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	3 020 860	3 521 776	16.6
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	143 487	133 647	-6.9
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	324 495	121 099	-62.7
Other deferred credits – Autres crédits reportés	257 299	238 099	-7.5
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	51 174	55 714	8.9
Other provisions – Autres provisions	845 070	840 992	-0.5
Total liabilities – Total du passif	7 168 618	7 250 114	1.1
Shareholders equity (incorporated carriers) – Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	257	264	2.7
Capital stock – Capital-actions	1 099 696	1 098 121	-0.1
Other paid-in capital – Autre capital versé	492 887	419 585	-14.9
Retained earnings – Bénéfices non répartis	350 973	(24 588)	...
Reserves – Réserves	2 452	5 036	105.3
Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires	1 946 008	1 498 154	-23.0
Proprietorship or partnership accounts – Comptes de particulier ou de société			
Number of carriers included ² – Nombre de transporteurs inclus ²	6	3	-50.0
Balance year-end² – Solde à la fin de l'année²	1 698	1 652	-2.7
Total liabilities and capital – Total du passif et du capital	9 116 324	8 749 920	-4.0

¹ Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.² Data are included with the "incorporated carriers" in order to preserve carrier confidentiality. – Les données ont été imputées au compte "transporteurs constitués en société" afin de préserver la confidentialité des transporteurs.

Table 3.8

Balance Sheet – Canadian Air Carriers, Level I, 1991

Tableau 3.8

Bilan – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1991

	Total	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
	\$'000				
Assets – Actif					
Current assets – Actif à court terme	1 397 807	56 046	854 818	449 732	37 210
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	638 118	–	394 149	243 969	–
Operating-Flight equipment – Équipement de vol	3 558 072	129 454	2 105 392	1 083 026	240 200
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	753 884	11 999	651 399	61 336	29 149
Operating-Ground property and equipment – Biens et équipement d'exploitation au sol	1 769 967	5 849	1 326 217	423 352	14 549
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	740 185	1 983	581 652	151 418	5 132
Operating under capital lease – Flight equipment – Équipement de vol loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	101 600	–	–	101 600	–
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	41 000	–	–	41 000	–
Operating under capital lease – Ground property and equipment – Biens et équipements d'exploitation au sol loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	804	–	–	804	–
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	804	–	–	804	–
Non-operating property and equipment – Biens et équipements hors exploitation	782 371	–	782 371	–	–
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	244 459	–	244 459	–	–
Deferred charges – Frais reportés	601 376	8 552	477 226	115 598	–
Total assets – Total de l'actif	7 069 784	185 919	4 462 663	2 163 523	257 679
Liabilities and capital – Passif et capital					
Current liabilities – Passif à court terme	1 543 710	43 853	719 111	737 556	43 190
Advances from associated companies and/or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	284 151	–	–	275 000	9 151
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	2 887 078	106 919	1 906 897	726 531	146 732
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	85 688	–	–	85 688	–
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	45 230	2 748	23 320	–	19 162
Other deferred credits – Autres crédits reportés	217 989	1 420	208 991	3 975	3 603
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	8 461	–	–	5 602	2 859
Other provisions – Autres provisions	834 068	–	834 068	–	–
Total liabilities – Total du passif	5 906 375	154 940	3 692 387	1 834 352	224 696
Shareholders equity – Avoir des actionnaires					
Capital stock – Capital-actions	845 489	27 941	563 164	220 824	33 561
Other paid-in capital – Autre capital versé	396 166	–	–	396 166	–
Retained earnings – Bénéfices non répartis	(78 247)	3 038	207 113	(287 819)	(578)
Reserves – Réserves	–	–	–	–	–
Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires	1 163 409	30 979	770 276	329 171	32 983
Total liabilities and capital – Total du passif et du capital	7 069 784	185 919	4 462 663	2 163 523	257 679

Table 3.9

**Balance Sheet – Canadian Air Carriers
Operating Helicopters Only, Levels I-IV, 1991**

Tableau 3.9

**Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux
I-IV exploitant des hélicoptères seulement, 1991**

	1990	1991	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Assets – Actif			
Current assets – Actif à court terme	124 859	103 233	-17.3
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	29 161	30 437	4.4
Operating property and equipment – Biens et équipements d'exploitation	304 200	298 398	-1.9
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	92 271	87 370	-5.3
Operating equipment under capital lease – Biens et équipements d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	14 082	10 350	-26.5
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	1 426	1 558	9.2
Non-operating property and equipment – Biens et équipements hors exploitation	9 981	6 174	-38.1
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	2 101	1 446	-31.2
Deferred charges – Frais reportés	4 602	4 650	1.0
Total assets – Total de l'actif	391 087	362 868	-7.2
Liabilities and capital – Passif et capital			
Current liabilities – Passif à court terme	74 576	64 561	-13.4
Advances from associated companies and/ or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	10 993	11 288	2.7
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	148 658	125 173	-15.8
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	11 576	10 260	-11.4
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	35 978	35 293	-1.9
Other deferred credits – Autres crédits reportés	2 225	5 890	164.7
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	4 447	7 197	61.9
Other provisions – Autres provisions	–	–	–
Total liabilities – Total du passif	288 453	259 662	-10.0
Shareholders equity (incorporated carriers) – Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	56	60	7.1
Capital stock – Capital-actions	61 011	54 188	-11.2
Other paid-in capital – Autre capital versé	3 821	3 055	-20.0
Retained earnings – Bénéfices non répartis	34 468	45 737	32.7
Reserves – Réserves	2 164	225	-89.6
Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires	101 463	103 206	1.7
Proprietorship or partnership accounts – Comptes de particulier ou de société			
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	x	–	-100.0
Balance year-end – Solde à la fin de l'année	x	–	-100.0
Total liabilities and capital – Total du passif et du capital	391 087	362 868	-7.2

¹ Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 3.10

**Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers,
Levels I and II, 1991**

Tableau 3.10

**Dépenses d'exploitation directes des aéronefs –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II,
1991**

	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
	Total		I		II	
	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	27	–	4	100.0	23	-8.0
Aircraft operations – Frais d'exploitation des aéronefs						
Flight crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant technique	540 627	1.0	445 663	6.5	94 964	-18.7
Aircraft fuel and oil – Huile et carburant d'aéronef	1 124 155	-17.0	872 990	-15.8	251 164	-20.7
Landing and navigation fees – Droits d'atterrissage et de navigation	220 369	5.8	139 564	-2.8	80 806	24.7
Aircraft insurance – Assurances d'aéronefs	18 851	-1.8	8 300	62.0	10 551	-25.0
Aircraft rental – Location d'aéronefs	491 000	10.8	326 802	14.9	164 198	3.4
Other expenses – Autres dépenses	62 154	-16.8	35 016	31.1	27 138	-43.5
Total	2 457 155	-6.8	1 828 335	-4.6	628 820	-12.6
Maintenance – Flight equipment – Frais d'entretien – Équipement de vol						
Labour wages and salaries – Salaires et traitements de la main-d'oeuvre	267 048	-20.2	219 389	-20.3	47 659	-20.0
Materials and supplies – Matériel et approvisionnements	194 814	-13.4	136 806	-16.0	58 007	-6.6
Purchased repair services – Services d'entretien effectués ailleurs	139 351	-4.4	81 081	-1.3	58 269	-8.5
Other expenses – Autres dépenses	145 957	46.0	117 828	76.5	28 129	-15.3
Provisions for overhauls – Provisions pour révisions	45 195	16.5	6 977	...	38 218	-1.5
Total	792 365	-6.2	562 082	-4.2	230 284	-10.5
In-flight service – Service de vol						
Cabin crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant	350 394	-1.5	303 328	-0.6	47 065	-7.1
Passenger food and supplies – Fournitures et vivres pour les passagers	362 870	-4.4	307 074	-4.6	55 796	-3.4
Passenger liability insurance – Assurances-responsabilité-passagers	7 433	-11.0	4 743	-8.4	2 690	-15.2
Other expenses – Autres dépenses	93 332	-10.7	92 488	-4.8	844	-88.5
Total	814 029	-4.0	707 634	-3.0	106 395	-10.6
Depreciation – Flight equipment – Amortissement – Équipement de vol	218 810	21.1	185 774	43.6	33 035	-35.5
Interest expenses – Flight equipment – Frais d'intérêt – Équipement de vol	149 269	22.8	109 638²	141	39 631	-47.9
Total direct flying expenses – Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	4 431 628	-4.3	3 393 463	-0.4	1 038 165	-15.1

¹ Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.² Interest expenses for Air Canada are not included. – Frais d'intérêt pour Air Canada ne sont pas inclus.

Table 3.11
Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers,
Level I, 1991

Tableau 3.11
Dépenses d'exploitation directes des aéronefs –
Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1991

	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
	\$ '000			
Aircraft operations – Frais d'exploitation des aéronefs				
Flight crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant technique	16 846	215 856	199 123	13 837
Aircraft fuel and oil – Huile et carburant d'aéronef	20 985	439 179	387 472	25 354
Landing and navigation fees – Droits d'atterrissage et de navigation	4 046	86 945	45 356	3 216
Aircraft insurance – Assurances d'aéronefs	855	3 593	3 253	599
Aircraft rental – Location d'aéronefs	–	110 640	209 586	6 576
Other expenses – Autres dépenses	56	23 742	4 274	6 944
Total	42 788	879 956	849 065	56 525
Maintenance – Flight equipment – Frais d'entretien – Équipement de vol				
Labour wages and salaries – Salaires et traitements de la main-d'oeuvre	6 877	117 176	87 068	8 269
Materials and supplies – Matériel et approvisionnements	3 931	84 656	43 051	5 168
Purchased repair services – Services d'entretien effectués ailleurs	10 151	34 169	36 761	–
Other expenses – Autres dépenses	556	93 007	18 839	5 426
Provisions for overhauls – Provisions pour révisions	–	–	–	6 977
Total	21 515	329 008	185 718	25 840
In-flight service – Service de vol				
Cabin crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant	3 950	123 929	169 733	5 717
Passenger food and supplies – Fournitures et vivres pour les passagers	3 686	168 712	130 704	3 973
Passenger liability insurance – Assurances-responsabilité-passagers	–	3 005	1 738	–
Other expenses – Autres dépenses	381	61 163	30 944	–
Total	8 017	356 808	333 119	9 690
Depreciation – Flight equipment – Amortissement – Équipement de vol	4 547	107 301	63 674	10 252
Interest expenses – Flight equipment – Frais d'intérêt – Équipement de vol	28 302	..¹	66 046	290
Total direct flying expenses – Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	105 170	1 673 073	1 497 623	117 597

¹ Interest expenses for Air Canada are not included. – Frais d'intérêt pour Air Canada ne sont pas inclus.

Section 4

EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III and Level IV, 1991

Section 4

DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III et de niveau IV, 1991

		1990	1991	Change Variation %
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
Levels I-III – Niveaux I-III				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	6 080	6 026	-0.9
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	461 062	487 369	5.7
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	8 691	7 990	-8.1
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	263 694	266 855	1.2
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 467	3 161	-8.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	142 670	127 709	-10.5
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	8 915	9 112	2.2
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	347 825	379 923	9.2
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	17 301	16 794	-2.9
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	553 931	597 092	7.8
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	7 520	6 641	-11.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	353 107	240 871	-31.8
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	51 976	49 727	-4.3
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	2 122 289	2 099 819	-1.1
Level IV – Niveau IV				
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	4 355	3 768	-13.5
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	136 878	120 361	-12.1
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
Levels I-III – Niveaux I-III				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	4 604 785	4 064 927	-11.7
Cost – Coût	\$ '000	1 378 274	1 138 961	-17.4
Gasoline – Essence	L '000	33 991	29 523	-13.1
Cost – Coût	\$ '000	19 427	16 242	-16.4
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	776	775	-0.2
Cost – Coût	\$ '000	5 417	5 359	-1.1
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	392	326	-16.7
Cost – Coût	\$ '000	830	738	-11.0
Level IV – Niveau IV				
Fuel and oil – Carburant et huile	L '000	104 988	82 353	-21.6
Cost – Coût	\$ '000	59 405	47 441	-20.1

Table 4.2

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I, 1991

Tableau 4.2

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1991

		Total	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés						
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	3 645	260	1 703	1 393	288
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	376 947	13 359	181 471	169 837	12 279
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	6 360	144	3 006	2 974	235
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	231 477	3 434	110 700	112 752	4 590
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	1 390	219	173	853	144
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	69 208	7 843	16 102	40 510	4 753
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	7 405	185	3 180	3 806	233
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	320 990	6 331	148 078	159 136	7 446
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	15 479	404	7 876	6 879	319
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	563 502	7 619	323 863	225 543	6 476
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	6 303	–	4 553	1 750	–
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	231 798	–	173 146	58 653	–
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	40 583	1 214	20 493	17 656	1 220
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	1 793 923	38 587	953 360	766 431	35 545
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile						
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	3 231 122	70 505	1 638 924	1 440 897	80 796
Cost – Coût	\$ '000	874 135	21 042	432 661	395 078	25 354
Gasoline – Essence	L '000	–	–	–	–	–
Cost – Coût	\$ '000	–	–	–	–	–
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	335	14	107	198	17
Cost – Coût	\$ '000	1 791	86	603	998	104
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	–	–	–	–	–
Cost – Coût	\$ '000	–	–	–	–	–

Table 4.3

Salaries and Wages Paid, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1991

Tableau 4.3

Traitements et salaires par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1991

	1990	1991	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	31 934	27 083	-15.2
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	38	1 158	...
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	66 731	65 314	-2.1
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	11 872	6 973	-41.3
Quebec – Québec	549 373	510 950	-7.0
Ontario	617 379	615 415	-0.3
Manitoba	129 936	116 263	-10.5
Saskatchewan	28 165	22 714	-19.4
Alberta	172 876	180 814	4.6
British Columbia – Colombie-Britannique	474 163	511 094	7.8
Yukon	4 442	5 799	30.6
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	29 156	29 218	0.2
Total	2 116 063	2 092 796	-1.1
International	143 081	127 384	-11.0
Total	2 259 145	2 220 180	-1.7

Note: The provincial data are estimates only. – Les données provinciales sont seulement des estimés.

Section 5

AIRCRAFT FLEET

Table 5.1

Aircraft Fleet, by Type of Power Plant and Selected Aircraft Weight Groups – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1991

Type of power plant and aircraft weight group Type de groupe motopropulseur et groupe de poids d'aéronefs	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
	Total		I		II	
	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation
kg	No. – Nbre	%	No. – Nbre	%	No. – Nbre	%
Fixed wing aircraft – Aéronef à voilure fixe						
Jet – À réaction						
(greater than 158 757) – (plus de 158 757)	41	-4.7	31	-6.1	10	–
(68 040 – 158 757)	114	5.6	83	7.8	27	22.7
(34 020 – 68 039)	106	2.8	94	2.2	10	37.5
(less than 34 020) – (moins de 34 020)	72	10.8	7	100.0	2	-84.6
Total jet – Total à réaction	333	2.5	215	6.4	49	-19.7
Turboprop – Turbopropulseurs						
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	182	2.8	41	100.0	115	-26.8
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	316	5.7	18	100.0	67	-34.3
Total turboprop – Total turbopropulseurs	498	4.6	59	100.0	182	-29.7
Piston – À pistons						
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	53	–	–	...	15	-6.3
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	952	-0.4	–	...	41	-6.8
Total piston – Total à pistons	1 005	-0.4	–	...	56	-6.7
Total	1 836	1.4	274	36.3	287	-24.5
Rotating wing aircraft – Aéronef à voilure tournante						
(greater than 3 403) – (plus de 3 403)	104	2.0	–	...	–	...
(3 402 or less) – (3 402 ou moins)	659	2.8	–	...	–	...
Total	763	2.7	–	...	–	...
Total fleet – Total de la flotte	2 599	1.8	274	35.6	287	-24.5
	III		IV			
	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation		
	No. – Nbre	%	No. – Nbre	%		
Fixed wing aircraft – Aéronef à voilure fixe						
Jet – À réaction						
(greater than 158 757) – (plus de 158 757)	–	–	–	–		
(68 040 – 158 757)	–	-100.0	4	–		
(34 020 – 68 039)	2	100.0	–	–		
(less than 34 020) – (moins de 34 020)	29	222.2	34	-20.9		
Total jet – Total à réaction	31	106.7	38	-19.2		
Turboprop – Turbopropulseurs						
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	19	72.7	7	22.2		
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	129	10.3	102	27.5		
Total turboprop – Total turbopropulseurs	148	15.6	109	22.5		
Piston – À pistons						
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	28	3.7	10	–		
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	441	2.8	470	-2.7		
Total piston – Total à pistons	469	2.9	480	-2.6		
Total	648	8.2	627	-0.3		
Rotating wing aircraft – Aéronef à voilure tournante						
(greater than 3 403) – (plus de 3 403)	–	–	104	2.0		
(3 402 or less) – (3 402 ou moins)	11	-21.4	648	3.4		
Total	11	-21.4	752	3.2		
Total fleet – Total de la flotte	659	7.5	1 379	1.6		

Table 5.2

Aircraft Fleet, by Aircraft Type – Canadian Air Carriers, Level I, 1991

Tableau 5.2

Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1991

Aircraft weight group Groupe de poids d'aéronefs	Manufacturer Constructeur	Model Modèle	Total	Air BC	Air Canada	Canadian Canadien	Time Air
kg					No. – Nbre		
Fixed wing aircraft – Aéronef à voilure fixe							
H (greater than 158 757) – (plus de 158 757)	Boeing	747	11	–	9	2	–
	McDonnell-Douglas	DC10	8	–	–	8	–
	Lockheed	Tristar	8	–	8	–	–
	Lockheed	Tristar 500	4	–	4	–	–
G (68 040 – 158 757)	Airbus	A310	2	–	–	2	–
	Airbus	A320	24	–	19	5	–
	Boeing	727	19	–	19	–	–
	Boeing	767	33	–	21	12	–
	McDonnell-Douglas	DC8F	5	–	5	–	–
F (34 020 – 68 039)	Boeing	737	54	–	–	54	–
	British Aerospace	BAE146	5	5	–	–	–
	McDonnell Douglas	DC9	35	–	35	–	–
E (15 877 – 34 019)	Convair	CV580	3	–	–	–	3
	Fokker	F28	7	–	–	–	7
D (8 166 – 15 876)	Short Brothers	Shorts 360	3	–	–	–	3
	de Havilland	DHC8	35	15	–	–	20
C (3 403 – 8 165)	de Havilland	DHC6	8	8	–	–	–
	British Aerospace	Jetstream 31	6	6	–	–	–
	Beech Aircraft	BE90	3	–	–	–	3
	Beech Aircraft	BE99	1	–	–	–	1
Total			274	34	120	83	37

Part II**FARE BASIS****Section 6****FARE BASIS DATA****Domestic and International Air Fare Indexes**

In 1991, the air fare index for all fares for domestic scheduled services operated by Level I carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) reached 144.5, up 8.5% compared to the previous year. The economy¹ and discount fares jointly explained this increase. The economy fare index rose 9.7% to 153.3, while the discount fare index rose 7.0% to 133.8. This was the eight consecutive annual increase for economy fares.

For the third year since deregulation, economy fares rose faster in the northern sector (13.0%), where services are still regulated, than in the southern sector (9.6%). Discount fare levels in 1991 were higher than the 1990 levels for both northern and southern services. In the regulated northern zone, they increased by 6.4%, while they posted a 7.0% increase in the deregulated southern zone.

In international markets, the non-seasonally adjusted air fare index for all fares rose by 7.8% in 1991 compared to 1990. Over the same period, the international economy fare index increased by 12.7% and the discount fare index by 5.8%.

Discount Fare Utilization**Domestic Sector**

In 1991, 66.2% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represented an increase of 2.6 percentage points compared to a year earlier. When the distribution was expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 71.3%, up from 67.5% in 1990.

As shown in Tables 6.2 and 6.3, the discount passengers in the southern and northern domestic sectors have not followed the same upward trend. In the southern sector, discount passengers amounted to 67.4% of the traffic in 1991, up from 64.3% in 1990. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services increased by 4.1 percentage points (68.1% to 72.2%) during this period. In contrast, for northern services, 45.0% of passenger traffic (representing 48.7% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. In 1990, the corresponding figures were 47.5% for passengers and 50.9% for passenger-kilometres.

¹ Includes business fares.

Partie II**BASE TARIFAIRE****Section 6****DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE****Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international**

En 1991, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) a atteint 144.5, en hausse de 8.5% par rapport à l'année précédente. Les tarifs économiques¹ et réduits expliquent conjointement cette progression. L'indice des tarifs de la classe économique a augmenté de 9.7% pour s'établir à 153.3, alors que l'indice des tarifs réduits s'est accru de 7.0% pour s'établir à 133.8. Ceci représente la huitième augmentation annuelle consécutive pour les tarifs économiques.

Pour la troisième année depuis la déréglementation, les tarifs économiques se sont accrus plus rapidement dans le secteur nord (13.0%), où les services sont encore réglementés, que dans le secteur sud (9.6%). Les niveaux des tarifs réduits en 1991 étaient supérieurs aux niveaux de 1990 pour l'ensemble des services dans les secteurs nord et sud. Dans la zone réglementée du nord, ils ont augmenté de 6.4%, alors qu'ils se sont accrus de 7.0% dans la zone déréglementée du sud.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs non désaisonnalisés a augmenté de 7.8% en 1991 par rapport à 1990. Au cours de la même période, l'indice des tarifs de la classe économique a progressé de 12.7% et l'indice des tarifs réduits de 5.8%.

Utilisation de tarifs réduits**Secteur intérieur**

En 1991, 66.2% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une augmentation de 2.6 points de pourcentage par rapport à l'année précédente. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 67.5% en 1990 à 71.3% en 1991.

Comme l'indiquent les tableaux 6.2 et 6.3, les passagers voyageant à prix réduit dans les secteurs intérieurs du sud et du nord n'ont pas suivi la même hausse tendancielle. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 67.4% du trafic en 1991, une augmentation par rapport à 64.3% en 1990. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a augmenté de 4.1 points de pourcentage (68.1% à 72.2%) au cours de cette période. Par comparaison, dans le secteur nord, 45.0% du trafic de passagers (représentant 48.7% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 47.5% et 50.9% respectivement en 1990.

¹ Comprend la classe affaires.

Table 6.1

**Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group
– Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled
Services, 1988-1991**

Tableau 6.1

**Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe
tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I
– Services réguliers, 1988-1991**

Sector	Year	Fare type group - Groupe tarifaire		
Secteur	Année	All fares	Economy fare	Discounted fare
		Tous les tarifs	Tarif économique	Tarif réduit
(1986 = 100.0)				
Domestic - Intérieur	1988	109.1	116.4	100.6
	1989	121.6	127.0	114.7
	1990	133.2	139.8	125.1
	1991	144.5	153.3	133.8
Southern services - Services secteur sud	1988	109.3	116.9	100.8
	1989	121.8	127.4	114.7
	1990	133.4	140.0	125.2
	1991	144.6	153.4	134.0
Northern services - Services secteur nord	1988	104.4	109.1	95.1
	1989	115.9	119.7	109.5
	1990	126.8	133.1	118.5
	1991	140.3	150.4	126.1
International	1988	102.7	106.6	103.0
	1989	104.4	113.6	102.7
	1990	108.0	121.5	104.9
	1991	116.4	136.9	111.0

Figure 6.1

**Air Fare Indexes for Northern and
Southern Sectors, by Fare Type Group
(Not Seasonally Adjusted), 1988-1991**

Figure 6.1

**Indices des tarifs aériens pour les secteurs nord et
sud, selon le groupe tarifaire (non désaisonnalisés),
1988-1991**

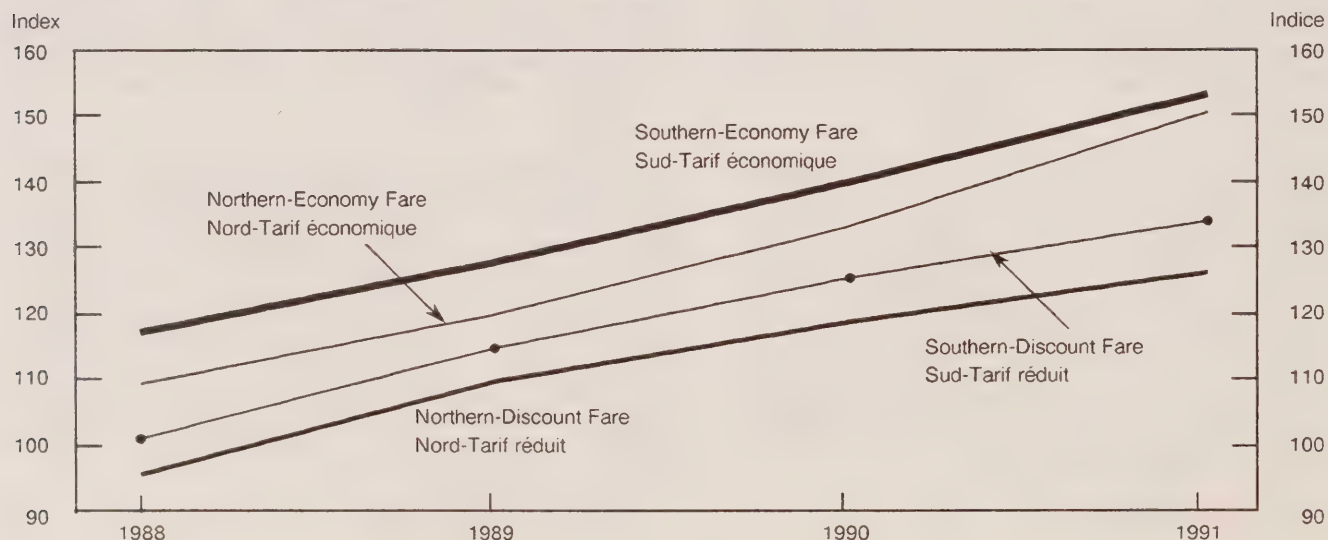


Table 6.2

Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1991

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991
%										
Domestic – Intérieur	0.3	0.2	7.4	4.0	25.3	25.6	63.6	66.2	3.5	4.1
Southern services – Services secteur sud	0.3	0.2	7.7	4.2	24.2	24.0	64.3	67.4	3.6	4.2
Short-Haul – Court-courrier	0.2	0.1	5.1	2.0	33.4	31.9	58.2	62.3	3.1	3.7
Long-Haul – Long-courrier	0.4	0.3	9.4	6.4	18.0	16.2	68.4	72.3	3.9	4.7
Northern services – Services secteur nord	–	–	0.6	0.5	51.2	53.3	47.5	45.0	0.7	1.2
International	0.7	0.6	6.8	5.7	15.2	10.1	70.5	76.0	6.7	7.6

Tableau 6.2

Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1991

Table 6.3

Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1991

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991
%										
Domestic – Intérieur	0.5	0.4	10.1	6.5	18.1	17.4	67.5	71.3	3.7	4.4
Southern services – Services secteur sud	0.5	0.4	10.4	6.7	17.2	16.2	68.1	72.2	3.8	4.6
Short-Haul – Court-courrier	0.2	0.1	5.1	2.3	31.1	29.4	60.4	64.6	3.1	3.5
Long-Haul – Long-courrier	0.6	0.4	11.3	7.6	14.9	13.4	69.3	73.7	3.9	4.8
Northern services – Services secteur nord	–	–	0.6	0.6	47.7	49.5	50.9	48.7	0.8	1.2
International	1.0	0.8	8.4	7.4	7.9	6.2	76.1	78.6	6.6	7.0

Tableau 6.3

Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1991

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 6.4

Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1991

Tableau 6.4

Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1991

Province and territory of enplanement Province et territoire d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1990	1991	1990	1991	1990 ¹	1991	1990	1991	1990	1991
	%									
Newfoundland – Terre-Neuve	**	0.1*	7.3	5.8	28.0	26.8	62.3	65.0	2.3	2.4
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	**	x	0.7*	x	19.1	x	76.2	x	4.0*	x
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	0.2	0.2*	8.3	5.3	22.0	21.4	65.7	69.0	3.9	4.1
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	**	x	0.6*	x	20.9	x	74.4	x	4.2	x
Quebec – Québec	0.2	0.2	7.2	3.3	23.4	23.5	65.0	68.8	4.1	4.2
Ontario	0.4	0.3	8.8	5.1	21.4	20.1	65.4	69.9	4.0	4.5
Manitoba	0.1*	0.1	6.4	3.9	29.7	26.9	60.4	64.7	3.4	4.4
Saskatchewan	0.1*	0.1*	4.4	2.5	28.4	26.7	64.6	66.3	2.6	4.4
Alberta	0.3	0.2	6.6	3.8	32.7	31.7	57.6	61.3	2.8	3.1
British Columbia ¹ – Colombie-Britannique ¹	0.3	0.2	6.4	3.1	25.8	28.6	64.7	64.0	2.8	4.1
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.3	0.2	7.4	4.0	25.3	25.6	63.6	66.2	3.5	4.1

¹ Includes Yukon and Northwest Territories. – Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

It should be noted that approximately 95% of all domestic passengers and 96% of passengers who used discount fares were travelling in the deregulated southern sector. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached approximately 96% and 97% respectively.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). In 1991, discount carriage on long-haul services represented 72.3% of passenger volume and 73.7% of passenger-kilometres; this compared with 62.3% and 64.6% respectively, for short-haul services (distances less than 800 kilometres).

Il convient de noter qu'environ 95% de tous les passagers des vols intérieurs et 96% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur déréglementé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint environ 96% et 97% respectivement.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). En 1991, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 72.3% du volume des passagers et 73.7% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers (distance de moins de 800 kilomètres), ces pourcentages s'établissaient respectivement à 62.3% et 64.6%.

Table 6.5

Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1991

Tableau 6.5

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1991

City of enplanement Ville d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire												
	Passengers		First class		Business class		Economy		Discounted		Other		
	Passagers		Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre		
	1990	1991	Change Variation	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991
	No. – Nbre ('000)		%					%					
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)													
Calgary	770	1 070	39.1	0.1*	0.1*	3.8	2.3	41.6	32.9	52.3	61.6	2.3	3.0
Edmonton ¹	259	450	73.6	**	**	0.6*	0.7	71.9	55.0	26.6	42.8	0.9*	1.5
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal ²	889	809	-9.0	0.2	0.2	7.1	2.7	22.1	22.5	66.4	70.7	4.1	3.8
Ottawa	564	523	-7.2	0.3	0.3*	6.9	3.3	35.1	32.1	53.9	60.0	3.9	4.4
Regina	103	143	38.8	**	**	2.7	0.9	44.1	34.5	51.3	60.7	1.9	3.9
Saskatoon	105	139	32.8	**	**	1.6	0.7*	44.1	34.8	51.6	60.3	2.6	4.1
Toronto	1 455	1 353	-7.0	0.2	0.2	7.1	2.8	26.9	25.3	61.8	67.7	4.0	4.1
Vancouver	619	1 151	86.1	0.1*	0.1*	3.8	1.8	31.5	32.5	62.3	61.7	2.3	3.9
Winnipeg	114	113	-0.4	**	**	1.9	1.0	55.0	46.9	41.2	49.4	1.8	2.7
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)													
Calgary	604	557	-7.8	0.8	0.5	13.3	8.9	15.0	14.1	67.7	72.4	3.3	4.0
Edmonton ¹	689	593	-13.9	0.3	0.2	6.5	4.8	22.8	20.7	66.8	70.2	3.6	4.1
Halifax	628	553	-11.9	0.2	0.2*	8.3	5.3	22.0	21.4	65.6	69.0	3.9	4.1
Montréal ²	367	315	-14.2	0.2*	0.2*	9.2	5.7	21.5	20.4	64.8	68.6	4.3	5.1
Ottawa	324	265	-18.5	0.2	0.2*	10.1	8.6	21.6	22.2	63.6	64.5	4.5	4.6
Regina	152	115	-24.6	**	**	6.1	4.5	17.4	15.7	73.3	74.9	3.1	4.8
Saskatoon	147	118	-19.9	**	**	5.7	4.9	17.4	14.1	74.2	75.3	2.6	5.5
Toronto	2 457	2 196	-10.6	0.6	0.4	10.8	6.9	14.2	13.4	70.5	74.5	3.9	4.7
Vancouver	1 333	1 198	-10.1	0.6	0.4	9.8	6.8	17.5	14.3	68.2	73.2	3.9	5.2
Winnipeg	709	605	-14.7	0.1*	0.1	7.5	4.7	23.2	20.7	65.4	69.5	3.8	4.9

¹ Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

² Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

The increase in the proportion of discount fares in 1991 compared to 1990 can be attributed to two principal factors. First, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. continued to offer discount fares on their scheduled flights to avoid losing market share to each other, or to the charter carriers. Second, the intense competition between the major carriers, the carrier Air Ontario (a regional affiliate for Air Canada), the carrier Ontario Express (a regional affiliate for Canadian Airlines International Ltd.) in the Toronto-Ottawa-Montréal corridor resulted in an increase of seat sales.

La hausse dans la proportion des tarifs réduits en 1991 par rapport à 1990 peut être attribuée à deux principaux facteurs. Premièrement, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont continué à offrir des tarifs réduits sur leurs vols réguliers pour éviter de perdre leur part du marché à leur principal concurrent ou aux transporteurs exploitant des services d'affrètement. Deuxièmement, la forte concurrence entre les principaux transporteurs, le transporteur Air Ontario (un affilié régional pour Air Canada), le transporteur Ontario Express (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée) dans le couloir Toronto-Ottawa-Montréal, ont entraîné une augmentation des soldes de places.

Table 6.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1991

Tableau 6.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1991

Fare type group – Groupe tarifaire										
City of enplanement	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
Ville d'embarquement	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	Change 1991 1991/1990 Variation		Change 1991 1991/1990 Variation		Change 1991 1991/1990 Variation		Change 1991 1991/1990 Variation		Change 1991 1991/1990 Variation	
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)										
Calgary	200.8	9.0	211.7	3.2	147.4	6.9	97.4	-3.0	71.8	-27.1
Edmonton ¹	xxx	...	116.8	18.4	128.5	28.9	82.9	15.4	47.4	-15.9
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal ²	251.5	12.0	202.8	8.5	181.4	14.9	117.3	27.8	81.3	10.7
Ottawa	204.5	16.3	168.4	6.8	153.4	12.2	97.6	14.0	75.0	-5.3
Regina	xxx	...	191.2	-1.7	181.6	3.0	110.5	18.4	64.1	-39.1
Saskatoon	xxx	...	179.4	-2.3	176.9	-0.7	107.9	22.1	58.9	-43.5
Toronto	212.9	12.1	190.8	7.1	172.5	13.0	112.3	22.5	83.0	5.0
Vancouver	196.5	22.0	215.8	3.8	158.0	-11.9	85.8	-19.1	54.8	-44.7
Winnipeg	xxx	...	214.7	5.6	220.5	13.4	115.4	18.2	88.1	-17.3
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)										
Calgary	696.8	11.3	579.2	10.9	418.2	11.0	214.0	5.1	215.3	-1.8
Edmonton ¹	562.6	-4.7	498.0	5.3	328.6	11.8	174.4	2.9	179.0	-12.5
Halifax	382.3	10.3	312.0	4.8	265.4	8.8	139.7	3.2	136.3	-16.1
Montréal ²	605.3	1.5	600.4	10.9	381.1	5.6	223.1	11.0	214.5	-8.3
Ottawa	583.7	1.2	550.0	11.0	392.1	12.1	210.9	7.5	239.8	-4.6
Regina	xxx	...	451.2	6.3	383.7	12.5	182.4	10.7	154.9	-22.7
Saskatoon	xxx	...	457.7	4.8	378.5	15.6	173.1	6.3	153.8	-24.0
Toronto	728.5	10.6	553.7	10.6	382.6	11.6	198.3	4.9	195.1	-9.3
Vancouver	815.2	12.0	632.3	6.6	391.4	11.6	214.2	3.1	223.2	-13.4
Winnipeg	326.9	1.7	390.6	9.8	336.9	10.0	160.1	4.5	148.9	-11.9

¹ Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

² Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

International Sector

In 1991, the international sector exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, over three out of every four (76.0%) international scheduled passengers flew on discount fares. This represented a rise of 5.5 percentage points compared to a year earlier.

Secteur international

En 1991, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. En effet, plus de trois passagers sur quatre (76.0%) des vols internationaux réguliers ont voyagé à tarif réduit. Cela représente une hausse de 5.5 points de pourcentage par rapport à l'année précédente.

Table 6.7

Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by Hub Category and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1991

Tableau 6.7

Recettes par passager-kilomètre, secteur intérieur, selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1991

Hub category Catégorie de villes-pivots	Fare type group – Groupe tarifaire											
	All fares		First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Tous les tarifs		Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	Change 1991	1991/1990 Variation	Change 1991	1991/1990 Variation	Change 1991	1991/1990 Variation	Change 1991	1991/1990 Variation	Change 1991	1991/1990 Variation	Change 1991	1991/1990 Variation
	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%
Large-Large/Grand-grand	10.8	-1.6	25.9	13.1	21.3	10.5	19.1	9.0	8.5	3.1	8.4	-6.6
Large-Medium/Grand-moyen	14.6	2.7	28.7	10.8	24.1	3.9	25.2	11.6	11.2	6.5	10.7	-8.3
Large-Small/Grand-petit	16.7	18.4	26.9	36.1	23.5	10.3	30.1	26.5	13.0	21.3	10.6	-1.1
Medium-Medium/Moyen-moyen	15.9	10.0	23.1*	11.4	25.7	9.4	23.6	14.9	11.8	12.3	13.3	-6.3
Medium-Small/Moyen-petit	19.8	11.9	*	...	28.6	12.7	29.2	15.3	14.5	20.9	11.6	-10.8
Small-Small/Petit-petit	35.4	...	–	...	46.1*	2.8	43.5	26.1	24.6	...	9.4	-20.7

Note: For a description of the hub category, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour une description de la catégorie de villes-pivots, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Provincial Synopsis

In 1991, the larger portion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. In this regard, percentages ranged from 61.3% for Alberta to 69.9% for Ontario (see Table 6.4). Newfoundland, Manitoba and British Columbia and the territories were the only provinces besides Alberta to experience a proportion of discounted passengers below the national average.

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Ontario did not mean that residents in this province were more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted at Toronto, for example, may in fact have been Montréal or Winnipeg. In this case, both Quebec and Manitoba would also have recorded an enplaned passenger using a discount fare.

Sommaire provincial

En 1991, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. À cet égard, les pourcentages ont oscillé entre 61.3% en Alberta et 69.9% en Ontario (voir tableau 6.4). Terre-Neuve, le Manitoba et la Colombie-Britannique et les territoires étaient les seules provinces avec l'Alberta, où la proportion des passagers voyageant à prix réduit était inférieure à la moyenne nationale.

Il y a eu un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui voyagent à tarif réduit en Ontario, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province aient été plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Toronto, par exemple, peut être en réalité Montréal ou Winnipeg. Dans ce cas, les provinces de Québec ou du Manitoba auraient également enregistré un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

Between 1990 and 1991, the increase in the utilization of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, with all posting increases with the exception of British Columbia and the territories which witnessed a decline of 0.7 percentage point. The largest increases were in Ontario (4.5 percentage points) and Manitoba (4.3 percentage points).

Trends for Selected Cities

As shown in Table 6.5 for passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres), the proportion of passengers who benefitted from discount fares in 1991 increased in eight of the top ten selected Canadian cities^{2,3}. The gains ranged from 4.3 percentage points in Montréal to 16.2 percentage points in Edmonton. Between 1990 and 1991, the proportion declined from 62.3% to 61.7% in Vancouver. For long-haul trips (800 kilometres or more), all cities of enplanement posted gains; these ranged from 0.9 percentage point in Ottawa to 5.0 percentage points in Vancouver.

For domestic long-haul services, in most cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 65.0%; Saskatoon showed the highest proportion (75.3%), followed by Regina (74.9%) and Toronto (74.5%). For business class fares, the leading cities were Calgary (8.9%), Ottawa (8.6%) and Toronto (6.9%).

Average Fares

In 1991, the air fares reported by the major carriers in Canada decreased slightly. The price decreases were largely driven by the introduction of two new Level I air carriers; AirBC (a regional affiliate for Air Canada) and Time Air (a regional affiliate for Canadian Airlines International Ltd.). These carriers operated, to a large extent, short-haul routes, where the average fares are lower.

According to the fare basis data, in 1991, the average fare (all fares) paid by the passengers on all domestic city-pairs amounted to \$181, down 4.9% over 1990. The corresponding fare for all international city-pairs amounted to \$341, an increase of 0.8% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurs in Toronto where the domestic fare averaged \$204; the lowest in Saskatoon, where it averaged \$169. The average domestic fare also exceeded the national level in Vancouver (\$193) and Winnipeg (\$201). It decreased in five of the top ten cities, with losses ranging from -3.3% in Regina to -16.4% in Vancouver. Montréal (9.5%) posted the largest increase over the study period.

² Based on the number of total enplaned passengers on domestic scheduled services during the first quarter of 1991.

³ Due to the confidentiality of data, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed.

Entre 1990 et 1991, l'utilisation accrue de tarifs réduits dans le secteur intérieur est observée au niveau de toutes les provinces à l'exception de la Colombie-Britannique et des territoires qui ont enregistré une baisse de 0.7 point de pourcentage. Les hausses les plus fortes s'observent en Ontario (4.5 points de pourcentage) et au Manitoba (4.3 points de pourcentage).

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 6.5, la proportion de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits en 1991 a augmenté dans huit des dix principales villes canadiennes choisies^{2,3}. Les progressions variaient entre 4.3 points de pourcentage à Montréal et 16.2 points de pourcentage à Edmonton. Entre 1990 et 1991, le pourcentage a diminué de 62.3% à 61.7% à Vancouver. En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), toutes les villes d'embarquement ont enregistré un gain, compris entre 0.9 point de pourcentage à Ottawa et 5.0 points de pourcentage à Vancouver.

En termes de vols intérieurs long-courriers, la proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 65.0% dans la plupart des villes; Saskatoon affiche la proportion la plus élevée (75.3%), suivie de Regina (74.9%) et de Toronto (74.5%). En termes de tarifs de la classe affaires, les premières places revenaient à Calgary (8.9%), Ottawa (8.6%) et Toronto (6.9%).

Tarifs moyens

En 1991, les tarifs aériens au Canada déclarés par les principaux transporteurs ont légèrement diminué. Les réductions de prix ont été causées en grande partie par la présence de deux nouveaux transporteurs de niveau I; AirBC (un affilié régional pour Air Canada) et Time Air (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée). Ces transporteurs exploitent, dans une large mesure, des routes de courte distance où les tarifs moyens sont moins élevés.

Selon les données sur la base tarifaire, en 1991, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à \$181, en baisse de 4.9% par rapport à 1990. Le tarif correspondant pour toutes les paires de villes internationales s'élevait à \$341, en hausse de 0.8% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes choisies, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre \$204 à Toronto et \$169 à Saskatoon. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Vancouver (\$193) et Winnipeg (\$201). Il a diminué dans cinq des dix principales villes, les pertes oscillant entre -3.3% à Regina et -16.4% à Vancouver. Montréal (9.5%) a enregistré la plus forte hausse au cours de la période sous étude.

² En fonction du nombre de passagers embarqués et transportés à bord de vols intérieurs réguliers au cours du premier trimestre de 1991.

³ À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.

In 1991, the business and economy class fares for short-haul services increased in seven of the top ten cities³, whereas for the long-haul services these fares increased in all major cities (see Table 6.6). This table also shows that the average discount fares rose in all cities³ for short-haul trips, with the exception of Calgary and Vancouver, where they decreased by 3.0% and 19.1%, respectively. For long-haul trips, the average discount fares rose in the top ten Canadian cities. Montréal (11.0%) and Regina (10.7%) posted the largest increases for long-haul trips over the study period.

Among the ten cities, the passengers who enplaned on domestic scheduled services in Vancouver paid, on average, the highest business class fares for both short-haul and long-haul trips; this is largely explained by the geographical location of that city. For the economy fares, Winnipeg registered a high of \$221 for short-haul trips, while Calgary registered a high of \$418 for long-haul trips.

Yields from a Hub Perspective

As shown in Table 6.7, the revenue per passenger-kilometre (yields) earned by Canadian Level I air carriers, for each fare type group, in the domestic scheduled market, rose in almost all hub categories⁴ in 1991 over 1990. The only exceptions were for all fares in the category 'large-large' and for other fares in all hub categories.

The variations in the yields for all fares ranged from -1.6% (from 11.0 cents to 10.8) for the hub category 'large-medium' and 18.4% (14.1 cents to 16.7) for the hub category 'large-small'. For the business and economy fares, the gains in the revenue per passenger-kilometre ranged from 3.9% ('large-medium') to 12.7% ('medium-small') and from 9.0% ('large-large') to 26.5% ('large-small'), respectively. For the discounted fares, all hub categories posted increases compared to 1990, the gains ranging from 3.1% ('large-large') to 21.3% ('large-small'). As shown in these figures, in most cases, the yields derived for travel in the hub category 'large-small' posted the largest gains over the study period.

³ Due to the confidentiality of data, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed.

⁴ Due to some changes in the classification of cities by hub category in 1991, the yields for 1990 were recalculated.

En 1991, les tarifs des classes affaires et économique pour les voyages court-courriers ont augmenté dans sept des dix principales villes³, tandis que pour les services long-courriers ces tarifs ont augmenté dans toutes les principales villes, (voir tableau 6.6). Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens se sont accrus dans toute les villes³ pour les services court-courriers, à l'exception de Calgary et Vancouver où ils ont diminué de 3.0% et 19.1%, respectivement. Pour les services long-courriers, les tarifs réduits moyens ont augmenté dans les dix principales villes canadiennes. Montréal (11.0%) et Regina (10.7%) ont enregistré les hausses les plus fortes pour les services long-courriers au cours de la période sous étude.

Parmi les dix villes, c'est à Vancouver que les tarifs des vols intérieurs d'affaires réguliers (court-courriers et long-courriers) sont, en moyenne, les plus élevés; la situation est en grande partie attribuable à l'emplacement géographique de la ville. En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de \$221 pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de \$418 pour les voyages long-courriers.

Les revenus moyens vue sous l'angle des villes-pivots

Comme l'indique le tableau 6.7, les recettes par passager-kilomètre (revenus moyens) obtenues par les transporteurs aériens canadiens de niveau I, pour chaque groupe tarifaire, dans le marché intérieur régulier, ont augmenté dans presque toutes les catégories de villes-pivots⁴ en 1991 par rapport à 1990. Les seules exceptions dénotées sont pour tous les tarifs dans la catégorie 'grand-grand' et pour les autres tarifs dans toutes les catégories de villes-pivots.

Les variations dans les revenus moyens pour tous les tarifs ont oscillé entre -1.6% (de 11.0 cents à 10.8) pour la catégorie de villes-pivots 'grand-moyen' et 18.4% (14.1 cents à 16.7) pour la catégorie de villes-pivots 'grand-petit'. Pour les tarifs des classes économique et affaires, les gains dans les recettes par passager-kilomètre ont oscillé entre 3.9% ('grand-moyen') et 12.7% ('moyen-petit') et entre 9.0% ('grand-grand') et 26.5% ('grand-petit') respectivement. Pour les tarifs réduits, toutes les catégories de villes-pivots ont enregistré des hausses par rapport à 1990, les gains variant entre 3.1% ('grand-grand') et 21.3% ('grand-petit'). Tel qu'il est montré dans ces chiffres, ce sont en majorité les revenus moyens provenant des voyages dans la catégorie de villes-pivots 'grand-petit' qui ont enregistré les gains les plus importants au cours de la période sous étude.

³ À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.

⁴ À cause de certains changements dans la classification des villes selon la catégorie des villes-pivots en 1991, les revenus moyens pour 1990 ont été recalculés.

Part III
CIVIL AVIATION

Section 7
AIRCRAFT MOVEMENTS

Table 7.1

**Itinerant Aircraft Movements at Transport Canada
Towered Airports, by Type of Movement, 1991**

Partie III
AVIATION CIVILE

Section 7
MOUVEMENTS D'AÉRONEFS

Tableau 7.1

**Mouvements itinérants d'aéronefs aux aéroports dotés
d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon le
genre de mouvement, 1991**

Type of movement Genre de mouvement	1990	1991	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
By sector - Par secteur			
Domestic - Intérieur	3 338 876	3 086 933	-7.5
Transborder - Transfrontalier	356 218	342 831	-3.8
International - International	63 507	57 895	-8.8
By type of operation - Par genre d'exploitation			
Total commercial ¹ - Total commerciaux ¹	2 967 786	2 679 111	-9.7
Private - Privés	616 903	645 257	4.6
Government - Officiels	173 912	163 291	-6.1
By flight rules - Par règle de vol			
Instrument flights - Vols aux instruments	2 016 422	1 874 797	-7.0
Visual flights - Vols à vue	1 742 179	1 612 862	-7.4
By type of power plant - Par groupe motopropulseur			
Jet - À réaction	948 165	864 240	-8.9
Turboprop - Turbopropulseurs	1 023 066	993 251	-2.9
Piston - À pistons	1 578 931	1 429 925	-9.4
Helicopter - Hélicoptères	203 148	195 256	-3.9
Other - Autres	5 291	4 987	-5.7
By wake turbulence weight group - Par groupe de poids pour la turbulence de sillage			
0 - 5 670 kg	2 073 444	1 889 748	-8.9
5 671 - 136 077 kg	1 527 457	1 468 008	-3.9
136 078 kg or more - 136 078 kg ou plus	157 700	129 903	-17.6
Total itinerant movements - Total mouvements itinérants	3 758 601	3 487 659	-7.2

¹ Includes foreign carriers. - Comprend les transporteurs étrangers.

Table 7.2

**Total Aircraft Movements at Transport Canada
Towered Airports, by Class of Operation, 1991**

Rank 1991	Rank 1990	Airport	Total		Itinerant		Local	
Rang 1991	Rang 1990	Aéroport			Itinérants		Locaux	
			1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation	1991	Change 1991/1990 Variation
			'000	%	'000	%	'000	%
1	1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	322 278	-8.9	322 278	-8.9	-	...
2	2	Vancouver Int'l. BC-CB	288 106	-9.2	288 106	-9.2	-	...
3	7	Boundary Bay BC-CB	232 957	13.1	85 107	15.9	147 850	11.4
4	3	St. Hubert QUE-QC	209 632	-13.9	79 200	-10.9	130 432	-15.6
5	5	Calgary Int'l. ALTA-ALB	208 647	-2.6	205 086	-0.8	3 561	-53.0
6	6	Montréal Int'l. QUE-QC	197 463	-7.6	197 392	-7.6	71	195.8
7	8	Victoria Int'l BC-CB	187 619	-8.5	113 336	-7.9	74 283	-9.3
8	10	Abbotsford BC-CB	175 097	6.8	68 489	5.8	106 608	7.5
9	4	Toronto Buttonville ONT	163 301	-25.4	76 313	-16.5	86 988	-31.8
10	9	Ottawa ONT	162 758	-11.9	126 879	-7.2	35 879	-25.8
11	14	Springbank Man	143 947	3.7	42 901	5.7	101 046	2.8
12	12	Québec QUE-QC	141 071	-3.1	103 434	2.3	37 637	-15.4
13	11	Winnipeg MAN	140 105	-9.9	104 475	-8.7	35 630	-13.2
14	15	Edmonton Mun. ALTA-ALB	124 038	-8.2	121 417	-8.0	2 621	-16.0
15	17	Toronto Island ONT	117 457	-5.3	61 174	-2.7	56 283	-8.0
16	16	Hamilton City ONT	114 495	-8.2	49 047	-6.2	65 448	-9.7
17	18	Pitt Meadows BC-CB	112 315	-8.5	44 936	-4.7	67 379	-10.9
18	19	Halifax Int'l. NS-NE	111 950	-6.1	87 540	-5.6	24 410	-7.7
19	13	St. Andrews Man	111 666	-19.9	27 455	-20.4	84 211	-19.7
20	20	London ONT	108 239	-7.3	59 190	-7.9	49 049	-6.6
21	22	Thunder Bay ONT	107 896	0.2	57 226	-3.9	50 670	5.2
22	31	Sudbury ONT	107 179	20.7	54 702	10.0	52 477	34.4
23	27	North Bay ONT	106 376	8.4	33 552	1.8	72 824	11.3
24	21	Saskatoon SASK	95 354	-13.3	56 262	-7.5	39 092	-20.6
25	25	St. Honoré QUE-QC	94 106	-7.2	27 757	-12.2	66 349	-4.9
26	26	Villeneuve ALTA-ALB	90 859	-10.1	19 490	-11.4	71 369	-9.7
27	24	Waterloo-Guelph ONT	89 214	-13.1	50 426	-6.3	38 788	-20.5
28	23	Langley BC	85 458	-17.9	34 425	-16.7	51 033	-18.7
29	30	Regina SASK	81 440	-8.4	55 052	-5.0	26 388	-14.6
30	29	Oshawa ONT	81 150	-15.9	36 764	-3.5	44 386	-23.9
31	28	Moncton NB	75 532	-22.1	39 585	-16.4	35 947	-27.5
32	34	Windsor ONT	73 427	6.4	32 964	-6.5	40 463	20.0
33	32	Edmonton Int'l. ALTA-ALB	69 289	-16.0	56 482	-10.3	12 807	-34.3
34	35	St. John's NFLD-TN	68 272	0.4	44 573	-1.5	23 699	4.2
35	39	Sault Ste. Marie ONT	67 110	21.8	31 174	5.8	35 936	40.3
36	37	Montréal/Mirabel Int'l QUE-QC	61 721	1.2	47 453	-0.7	14 268	8.4
37	33	Vancouver Harbour BC-CB	61 358	-13.1	53 098	-10.0	8 260	-36.0
38	38	Kelowna BC-CB	58 632	-3.3	39 170	4.5	19 462	-15.9
39	36	Prince George BC-CB	56 464	-8.3	32 491	-9.9	23 973	-6.0
40	41	St. Jean QUE-QC	53 113	7.0	25 765	5.4	27 348	8.5
41	43	Yellowknife NWT-TNO	46 719	-0.5	28 430	-5.6	18 289	8.5
42	40	Lethbridge ALTA-ALB	44 376	-15.0	21 532	-15.5	22 844	-14.6
43	44	Fort McMurray ALTA-ALB	44 363	-4.5	25 114	-1.9	19 249	-7.7
44	49	Kamloops BC-CB	43 909	11.3	28 432	1.9	15 477	34.1
45	50	Sept Îles QUE-QC	42 451	10.3	34 199	11.5	8 252	5.7
46	47	Penticton BC-CB	40 137	-3.6	20 663	-10.4	19 474	4.8
47	46	Gander Int'l NFLD-TN	39 835	-6.7	30 419	-6.9	9 416	-6.2
48	42	Whitehorse YT	39 707	-19.3	20 953	-13.5	18 754	-25.0
49	48	Fredericton NB	37 647	-6.0	28 598	-5.9	9 049	-6.3
50	51	Thompson MAN	37 258	-0.9	28 741	-0.8	8 517	-1.5
51	53	Saint John NB	32 291	-5.7	23 161	-3.3	9,130	-11.3
52	54	Grande Prairie ALTA-ALB	31 430	2.1	23 597	3.7	7 833	-2.4
53	56	Charlottetown PEI-IPÉ	29 302	4.3	21 466	4.6	7 836	3.3
54	55	Fort St. John BC-CB	29 008	-1.2	23 286	-2.4	5 722	4.0
55	60	Baie Comeau QUE-QC	22 653	0.8	18 801	7.7	3 852	-23.1
56	57	Val D'or QUE-QC	22 096	-20.4	18 101	-15.4	3 995	-37.4
		Total	5 540 273	-6.5	3 487 659	-7.2	2 052 614	-10.7

Tableau 7.2

**Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés
d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon la
classe de vol, 1991**

Section 8

AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES

Table 8.1

Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by Type of Aircraft, 1991

Section 8

AÉRONEFS IMMATRICULÉS ET LICENCES DE PILOTES

Tableau 8.1

Sommaire du registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, selon le genre d'aéronefs, 1991

Type of aircraft Genre d'aéronefs	1990	1991	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
Airplanes - Avions	25 632	25 450	-0.7
Helicopters - Hélicoptères	1 416	1 433	1.2
Gliders - Planeurs	609	601	-1.3
Balloons - Aérostats	358	382	6.7
Gyroplanes - Autogires	128	135	5.5
Airships - Dirigeables	3	2	-33.3
Total	28 146	28 003	-0.5

Aircraft registered as of December 31 of each year. Includes all aircraft listed in the Canadian Civil Aircraft Register, whether or not they have a valid certificate of airworthiness. - Aéronefs immatriculés au 31 décembre de chaque année. Comprend tous les aéronefs inscrits dans le Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, peu importe qu'ils soient dotés ou non d'un certificat de navigabilité valide.

Source: Transport Canada - Canadian Civil Aircraft Register, Annual Report TP220. - Transports Canada - Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, Rapport annuel TP220.

Table 8.2
Pilot Licences in Force in Canada, 1991

Tableau 8.2
Licences de pilote en vigueur au Canada, 1991

	1990	1991	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
Pilots: helicopter and airplane - Pilotes: hélicoptère et avion			
Private - Privé	32 809	31 626	-3.6
Commercial - Professionnel	10 352	10 340	-0.1
Airline transport - De ligne	7 911	8 786	11.1
Sub-total - Sous-total	51 072	50 752	-0.6
Glider - Planeur	5 124	5 494	7.2
Gyroplane - Autogire	12	11	-8.3
Free balloon - Ballon libre	293	287	-2.0
Ultralight - Ultraléger			
Private - Privé	1 994	1 461	-26.7
Commercial - Professionnel	864	704	-18.5
Total	59 359	58 709	-1.1

Figures are as of December 31 of each year. For 1990, April 1 was the latest period available. - Chiffres valables au 31 décembre de chaque année. En 1990, la dernière période disponible était le 1^{er} avril.

Source: Transport Canada: Summary of Personnel Licences. - Transports Canada: Sommaire des licences du personnel.

Notes to Users

Methodology and Data Limitations

General

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels. These levels are defined in the Glossary. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which it is classified. The smaller the air carrier, the less detail and frequency of data filing.

This publication presents individual company data, for the Canadian Level I air carriers. As a result, it cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all operations performed by the carriers anywhere in the world.

Civil Aviation Financial and Operational Surveys

Coverage/Survey Universe

Coverage for the Civil Aviation Surveys in the publication **Canadian Civil Aviation** extends to all air carriers in reporting Levels I-IV. These Canadian carriers are licensed to perform commercial scheduled or charter transportation of passengers and cargo. To offer commercial air services in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada.

Survey Methodology

The survey methodology used for the Civil Aviation Surveys, is a mail census. Reporting forms that vary in the level of detail according to the size of the air carrier operation being surveyed are mailed out to the carriers. Each licensed operator constitutes a separate reporting unit. Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre.

Once the information is coded and captured into the data processing system, a computerized edit is performed which identifies inconsistencies. Data which fail to meet the predetermined criteria are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain missing data, corrections or explanations. If there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleets and operations.

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis selon six niveaux de déclaration, dont la définition figure dans le glossaire. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée.

La présente publication renferme des données se rapportant à chacun des transporteurs aériens canadiens de niveau I. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

A moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde.

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

La couverture des enquêtes sur l'aviation civile dont les données figurent dans la publication intitulée **Aviation civile canadienne** englobe tous les transporteurs aériens se classant aux niveaux de déclaration I à IV. Ces transporteurs canadiens détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier ou le transport affrété de passagers et de marchandises. Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada.

Méthodes d'enquête

Les enquêtes sur l'aviation civile prennent la forme d'un recensement par la poste. On envoie aux transporteurs des formules de déclaration dont le niveau de détail varie selon la taille de l'exploitation du transporteur aérien faisant partie du champ de l'enquête. Chaque exploitant titulaire d'une licence constitue une unité de déclaration distincte. Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formules remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation.

Après le codage et la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données, on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur aérien afin d'obtenir les données manquantes, des corrections ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyed into the data base. The sources of conversion factors applied are:

- (i) the International System of Units (SI), and
- (ii) the International Civil Aviation Organization.

Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.
- (ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, **Air Carrier Operations in Canada**, the revision is reflected in the annual publication, **Canadian Civil Aviation**. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".
- (iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in **Canadian Civil Aviation** may show differences from the total of the four quarterly income statements in **Air Carrier Operations in Canada**.
- (iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisée. Lorsque les enregistrements sont saisis sur bande et versés dans la base de données, les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (i) le Système international d'unités (SI);
- (ii) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

- (i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.
- (ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle (**Opérations des transporteurs aériens au Canada**), les rectifications sont apportées dans la publication annuelle (**Aviation civile canadienne**). Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication **Aviation civile canadienne** peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**.
- (iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettes-passagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.

- (v) Table 3.6 presents estimates of passenger and goods revenue based on the point of sale. Where this method is not possible, the estimates are based on the point of enplanement.
 - (vi) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".
 - (vii) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.
- (v) Les estimations sur les recettes-passagers et les recettes-marchandises présentées au tableau 3.6 sont établies en fonction du point de vente. Lorsque cette méthode ne peut être utilisée, les estimations sont établies en fonction du point d'embarquement.
 - (vi) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du double-comptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
 - (vii) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

Fare Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

Coverage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

Survey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are performed to detect inconsistencies between fare code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

Enquête sur la base tarifaire

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk "**".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- (ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.
- (iii) In Table 6.7, the classification of cities by hub category are based only on the scheduled domestic traffic of the Canadian Level I carriers. The number of enplanements was used as a measure of traffic and cities with airports were then grouped into various hub categories according to the percentage of passengers who enplaned at each of the cities in relation to the whole system. Thus, a large hub is a city that accounts for 10.0% or more of all enplanements. A medium hub is one that accounts for 2.0% to 10.0% (lower limit included) of enplanements, and a small hub is one that accounts for 0.5% to 2.0% (lower limit included). The classification based on 1989 figures is the following:

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "*" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "**".

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'Enquête sur la base tarifaire.

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.
- (iii) Dans le tableau 6.7, la classification des villes par catégorie de villes-pivots est fondée seulement sur le trafic des vols intérieurs réguliers des transporteurs canadiens de niveau I. Le nombre d'embarquements est utilisé comme mesure du trafic et les villes aéroportuaires sont ensuite groupées en différentes catégories de villes-pivots selon les proportions de passagers embarqués à chacune des villes par rapport à l'ensemble du système. Ainsi, le terme grande ville-pivot est associé à une ville responsable de 10.0% ou plus de l'ensemble des embarquements. Une moyenne ville-pivot est pour sa part responsable de 2.0% à 10.0% (borne inférieure incluse) des embarquements alors qu'une petite ville-pivot en accapare de 0.5% à 2.0% (borne inférieure incluse). La classification résultante pour l'année 1989 est la suivante:

- Large hubs: Calgary, Toronto and Vancouver.
- Medium hubs: Edmonton, Halifax, Montreal, Ottawa and Winnipeg.
- Small hubs: Kelowna, Prince George, Regina, Saskatoon, St. Johns, Thunder Bay and Victoria.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

Aircraft Movement Survey

Coverage/Survey Universe

The statistics appearing in Section 7 are for aircraft movements reported by Transport Canada (TC) air traffic control units at Transport Canada control towers and Flight Service Stations (FSS).

The aircraft movement statistics were compiled at the Aviation Statistics Centre (ASC) from Daily Air Traffic Records that originated with the tower and FSS units. The reports give detailed accounts of all aircraft movements during the reporting period.

Survey Methodology

The Itinerant Aircraft Movement Record is designed to capture aircraft identity, aircraft type, the last station before landing at the reporting airport or the next station after take-off, arrival or departure, time of movement, runway used and the flight rules (instrument flight rules or visual flight rules).

The Local Aircraft Movement Record provides for reports of local movements by hour, single engine, multi-engine, jet or military aircraft.

Data Quality and Limitations

The Aviation Statistics Centre maintains a data base of current information on all registered aircraft. The storage of this information reduces the reporting burden of the survey respondents and limits the element of human error associated with the preparation of source documents.

The parameter files also include Airport Environment information against which the airport category is checked: the reported runway is validated and the time difference between GMT and Local is allocated.

- Grandes villes-pivots: Calgary, Toronto et Vancouver.
- Moyennes villes-pivots: Edmonton, Halifax, Montréal, Ottawa et Winnipeg.
- Petites villes-pivots: Kelowna, Prince George, Regina, Saskatoon, St. Johns, Thunder Bay et Victoria.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).

Enquête sur les mouvements d'aéronefs

Couverture/univers de l'enquête

Les statistiques présentées à la Section 7 donnent les mouvements d'aéronefs enregistrés par les unités de contrôle de la circulation aérienne aux tours de contrôle de Transports Canada et les Stations d'information de vol (FSS).

Les statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs ont été rassemblées à partir de rapports quotidiens transmis au Centre des statistiques de l'aviation par les unités des tours de contrôle et FSS. Ces rapports donnent un relevé détaillé de tous les mouvements d'aéronefs durant la période étudiée.

Méthodes d'enquête

Le Rapport sur les mouvements itinérants d'aéronefs a pour objet de capter les renseignements suivants: l'identification de l'aéronef, le type ou genre d'aéronef, l'origine du dernier aéroport précédant l'atterrissage à l'aéroport déclarant ou la destination du vol après le décollage, l'arrivée ou le départ, l'heure précise du mouvement, la piste utilisée et les règles de vol (vols visuels ou aux instruments).

Le Rapport sur les mouvements locaux d'aéronefs sert à répartir les mouvements locaux selon l'heure, les avions monomoteurs, multimoteurs, à réaction ou militaires.

Qualité des données et restrictions

Le Centre des statistiques de l'aviation maintient une base de données avec un fichier des paramètres sur toutes les marques d'immatriculation des aéronefs. L'emmagasinement de ces renseignements permet d'alléger le fardeau des répondants appelés à fournir les données et de plus contribue à minimiser les erreurs inhérentes à la préparation des documents de référence.

Le fichier des paramètres renferme en outre l'information sur l'environnement de l'aéroport qui permet de vérifier sa catégorie. La piste déclarée est homologuée et la différence entre le temps moyen de Greenwich et l'heure locale est assignée.

Aircraft Movement Statistics are accumulated from data originating with air traffic control tower units or Flight Service Stations personnel. Because staff in these positions are highly trained in factual observation and reporting, the entries in the data bank are of a high quality.

The processing system contains editing procedures designed to identify data errors occurring during transcription and transmission or during data capture of forms. Identified errors are manually corrected by ASC editing staff.

Users requiring more information about the Aircraft Movement Survey may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6185).

Les statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs sont accumulées à partir des données provenant des unités des tours de contrôle de la circulation aérienne ou du personnel des stations d'information de vol. Étant donné que le personnel de ces positions est hautement formé et possède une expertise dans la surveillance des opérations et la manière de remplir les déclarations, il s'ensuit donc que les statistiques qui entrent dans la banque des données sont de haute qualité.

Les cycles de vérification font partie des programmes du traitement des données sur l'ordinateur et sert à identifier les erreurs commises lors de l'échange des données via le réseau ADIS ou capté par formulaire. Les erreurs identifiées sont corrigées manuellement par les préposés à la vérification au Centre des statistiques de l'aviation.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet de l'Enquête sur les mouvements d'aéronefs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6185).

Factors Which May Have Influenced The Data

- a) Revisions were made to the 1990 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1990 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1990 publication.
- b) The total number of carriers by level which reported financial operations for 1991 are shown in the following table with comparative 1990 data:

	1990	1991	Change Variation en %	
Level I	2	4	100.0	Niveau I
Level II	25	23	-8.0	Niveau II
Level III	71	72	1.4	Niveau III
Level IV	167	176	5.4	Niveau IV
Total	265	275	3.8	Total

- c) The total number of carriers which reported nil financial activity, for 1991 are as follows: Level II - 1, Level III - 2 and Level IV - 6.

- d) In 1989, Canadian air carriers became allowed to file their annual financial data on a fiscal year basis as opposed to a calendar year basis. Of the 275 carriers in 1991, 227 reported on a calendar year basis, and these carriers accounted for 82.5% of all revenues reported.

- e) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.

- f) The following charter carriers suspended operations between January 1990 and December 1991: Points of Call Airlines and Vacationair in January 1990, Crown Air in 1990, Soundair Corp. (Odyssey International) in April 1990, Worldways during the fourth quarter of 1990, and Intair in November 1991. City Express suspended operations in February 1991.

- g) The economic recession which began in the second quarter of 1990 continued to affect the industry in the fourth quarter of 1991.

- h) AirBC and Time Air became Level I carriers beginning in 1991.

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1990 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1990 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1990.

- b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités financières pour 1991 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour l'année 1990 sont également présentées.

- c) Pour l'année 1991, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité financière se lit comme suit: niveau II - 1, niveau III - 2 et niveau IV - 6.

- d) En 1989, il était permis aux transporteurs aériens de déclarer leurs données financières annuelles basées sur l'année fiscale par opposition à l'année civile. Des 275 transporteurs en 1991, 227 ont déclaré leurs données selon l'année civile représentant 82.5% de toutes les recettes générées.

- e) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce double-comptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.

- f) Les transporteurs des services d'affrètement suivants, ont suspendu leurs opérations entre les mois de janvier 1990 et décembre 1991: Points of Call Airlines et Vacationair en janvier 1990, Crown Air en février 1990, la Société Soundair (Odyssey International) en avril 1990, Worldways pendant le quatrième trimestre de 1990, et Intair en novembre 1991. City Express a cessé ces opérations en février 1991.

- g) La récession économique qui a commencé au deuxième trimestre de 1990 a continué d'affecter l'industrie aérienne au quatrième trimestre de 1991.

- h) AirBC et Time Air sont devenus des transporteurs de niveau I en 1991.

- i) Airline industry lay-offs occurred throughout 1991.
- j) By the third quarter of 1991, Intair was operating exclusively as a charter operator. Canadian Regional Airlines Ltd. bought the assets of Intair's subsidiary Lignes aériennes Inter-Québec, and began operating as the Inter-Canadien, the Canadian Airlines International Ltd. Québec affiliate in late May, 1991.
- k) During the fourth quarter of 1991, Ontario Express concluded the purchase of Air Toronto from Soundair. Air Toronto had previously been an Air Canada affiliate. Air Toronto has since been fully merged with Ontario Express.
- l) Passengers bound for some international destinations changed airlines in the United States under the terms of new code-sharing agreements between Canadian and foreign air carriers. These passengers were reported as transborder passengers and have increased apparent transborder traffic.
- m) A number of carriers reported accrued severance pay for laid off employees in the fourth quarter financial data. As a result, salaries appear larger than they would have otherwise.
- i) Des mises à pied dans l'industrie du transport aérien, sont survenues au cours de 1991.
- j) Au troisième trimestre de 1991, Intair a opéré exclusivement comme transporteur affrété. À la fin du mois de mai 1991, les Lignes aériennes Canadien Régional Ltée ont acheté les actifs des Lignes aériennes Inter-Québec, une filiale d'Intair, et ont commencé à opérer sous l'appellation Inter-Canadien, l'affilié des Lignes aériennes Canadien International au Québec.
- k) Durant le quatrième trimestre de 1991, Ontario Express a conclu l'achat de Air Toronto de Soundair. Air Toronto était antérieurement un affilié d'Air Canada. Air Toronto a depuis été complètement amalgamé avec Ontario Express.
- l) Les passagers en route pour quelques destinations internationales ont fait des correspondances entre les lignes aériennes aux États-Unis, en vertu des termes des nouveaux accords de partage des codes entre les transporteurs aériens canadiens et étrangers. Ces passagers furent déclarés comme des passagers transfrontaliers, causant ainsi une augmentation apparente dans le trafic transfrontalier.
- m) Bon nombre de transporteurs ont déclaré des compensations pour pertes d'emploi dans les statistiques financières du quatrième trimestre. Ainsi, les salaires déclarés paraissent plus élevés que ce qu'ils auraient dû être autrement.

Glossary

Terms Related to Civil Aviation Data

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

Charter services. Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

Depreciation. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometres. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Level I. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes of revenue goods.

Level II. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

Level III. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

Level IV. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of \$250,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

Level V. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than \$250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

Level VI. This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-operating income and expense. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

Passenger. For scheduled transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

Passenger-kilometre. A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

Passenger load factor. This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

Passenger tonne-kilometre. This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

Scheduled services. Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

Tonne-kilometre. Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

Transborder services. Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

Weight load factor. This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

Terms Related to Fare Basis Data

Air fare index. Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

Average fare. This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Domestic sector. Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

Fare basis. A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

Fare type group. For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- **Business class.** A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- **Discount.** A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.
- **Economy.** A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.
- **First class.** The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- **Other.** Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

International sector. Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

Long-haul. Distances of 800 kilometres or more.

Passenger. For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

Scheduled services. Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

Southern and northern sectors. The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Terms Related to Aircraft Movement Data

Aircraft movement. A takeoff, a landing, or a simulated approach by an aircraft.

Itinerant movement. At airports with control towers refers to a movement in which an aircraft proceeds to or arrives from another location; or where aircraft leaves the circuit but returns without landing at another airport.

Local movement. At airports with control towers, refers to a movement in which the aircraft remains in the circuit.

Other Terms

Travel Price Index. The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

Coefficient de chargement. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

Coefficient de remplissage, passagers. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Dépenses d'exploitation. Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

Dépréciation. Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

Frais d'entretien. Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais de gestion générale. Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de service courant des aéronefs et du trafic. Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

Gains ou pertes de capital. Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

Intérêts versés. Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

Marchandises. Ce terme désigne tout trafic autre que le trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

Niveau I. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins un million de passagers payants ou au moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes.

Niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

Niveau III. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et de moins de 10 000.

Niveau IV. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau V. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau VI. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.

Passager. Dans le cas du transport régulier, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

Passager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

Recettes d'exploitation. Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

Revenus d'intérêts et d'escomptes. Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

Revenus et dépenses hors exploitation. Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

Revenus ou pertes d'exploitation. Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

Services d'affrètement. Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

Services transfrontaliers. Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

Sièges-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

Tonnes-kilomètres. La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

Tonnes-kilomètres de marchandises. Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

Base tarifaire. Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

Groupes tarifaires. Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

- **Classe affaires.** Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base. Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).
- **Classe économique.** Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.
- **Première classe.** Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
- **Réduit.** Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe.
- **Autres.** Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

Indice des tarifs aériens. Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

Passager. Aux fins de l'Enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

Secteurs du nord et du sud. Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

Tarif moyen. On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

Vols court-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

Vols intérieurs. Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

Vols internationaux. Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis.

Vols long-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

Termes ayant trait aux données sur les mouvements d'aéronefs

Mouvement d'aéronef. Tout décollage, atterrissage ou toute approche simulée par un aéronef.

Mouvement itinérant. Aux aéroports avec tour de contrôle, sont considérés comme mouvements itinérants les mouvements dans lesquels les aéronefs partent à destination ou arrivent en provenance d'un autre lieu, ou les mouvements où les aéronefs quittent le circuit mais reviennent pour atterrir.

Mouvement local. Aux aéroports avec tour de contrôle, sont considérés comme mouvements locaux, les mouvements dans lesquels les aéronefs restent dans le circuit.

Autres termes

Indice des prix des voyages. Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

PUBLISHED SPECIAL ARTICLES / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES

Publication date de publication	Quarter/ Trimestre	Title / Titre	Ref. Period/ Période de référence
Year/ Année			
Catalogue 51-002 Quarterly / Trimestriel			
Air Carrier Operations in Canada / Opérations des transporteurs aériens au Canada			
1991	4	Evolution of Air Fares for the top ten Canadian Cities, fourth Quarter of 1988-1991 / Evolution des tarifs aériens au niveau des dix principales villes canadiennes, quatrième trimestre de 1988-1991	1988-91
1991	3	Five Years of Affiliate Networks/Cinq années des réseaux affiliés	1987-91
	2	A look at Discount Fare Utilization and Air Fares at the Provincial Level / Un examen de l'utilisation des tarifs aériens au niveau des provinces	1987-91
	1	An Overview of Operations / Un aperçu des exploitations	1980-90
1990	4	Evolution of Air Fares in Canada During the Period of Post Economic Regulatory Reform / Évolution des tarifs aériens au Canada au cours de la période qui a suivi la réforme de la réglementation économique	1988-90
	3	Level I Carriers Direct Flying Expenses / Dépenses d'exploitation directe des transporteurs de niveau I	1982-90
	2	Discount Fare Utilization in the International Sector / Utilisation des tarifs réduits dans le secteur international	1983, 1987-90
	1	Employment of Canadian Air Carrier Families and the Efficiencies of its Use / L'effectif des groupes de transporteurs aériens et l'efficacité de son utilisation	1987-89
1989	4	An Overview of the Canadian Air Fare Indexes / Un aperçu général des indices des tarifs aériens canadiens	1983-89
	3	Financial Performance of the Major Carriers and Their Affiliate Networks / Performance financière des principaux transporteurs et leurs réseaux d'affiliés	1987-89
	2	A Look at Discount Fare Utilization and Air Fares at the City Level / Un examen de l'utilisation des tarifs réduits et des tarifs aériens au niveau des villes	1983, 1987-89
	1	Fleet of the Canadian Affiliate Carriers / Flotte des transporteurs affiliés canadiens	1987-89
1988	4	Yields on Scheduled Services for Selected Canadian Air Carriers/ Les revenus moyens des services à horaire fixe pour certains transporteurs aériens canadiens	1984-88
		Impact of Deregulation on Air Fares / Effet de la déréglementation sur les tarifs aériens	1983-88
	3	Canada's Level I Air Carriers and the World's Scheduled Air Carriers / Transporteurs aériens canadiens de niveau I et les transporteurs aériens mondiaux à horaire fixe	1980-87
		Fleet of Level I Canadian Air Carriers / Flotte aérienne des transporteurs aériens canadiens de niveau I	1988-89

Publication date de publication	Quarter/ Trimestre	Title / Titre	Ref. Period/ Période de référence
Year/ Année			
	2	Business & Other Reasons for Travel / Voyages d'affaires et autres	1988
		Discount Fare Utilization at the Provincial Level / Utilisation des tarifs réduits au niveau provincial	1983, 1987-88
	1	Airplane and other Modes of Passenger Transportation / L'avion et les autres moyens de transport utilisés par les passagers	1987
		A Look at Air Fare Indexes in Canada / Un examen des indices des tarifs aériens au Canada	1983-88

Catalogue 51-204 Annual / Annuel
Air Passenger Origin and Destination Domestic Report /
Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur

1990	Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1986-90 1978-90
	Impact of Affiliations of Regional and Local Carriers with Major Canadian Carriers / L'impact des affiliations des transporteurs régionaux et locaux avec les principaux transporteurs canadiens	1986-90
	Scheduled Inter-provincial and Intra-provincial Air Traffic / Trafic aérien régulier inter-provincial et intra-provincial	1989-90
1989	An Historical Perspective / Une perspective historique	1968-89
1988	Lester B. Pearson – Our busiest Airport / Notre aéroport le plus achalandé – Lester B. Pearson	1978-88
	Transportation Used by Canadian Travellers / Les moyens de transport utilisés par les voyageurs canadiens	1984,86 1988

Catalogue 51-205 Annual / Annuel
Air Passenger Origin and Destination, Canada – United States Report /
Origine et destination des passagers aériens, rapport Canada – États-Unis

1990	Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1986-90 1978-90
	Ontario-New York State and Ontario-Florida Scheduled Air Passenger Traffic / Trafic des passagers sur vols réguliers pour Ontario-État de New York et Ontario-État de Floride	1979-90
1989	An Historical Perspective / Une perspective historique	1968-89
	A Provincial-Territorial Dimension / Une dimension provinciale-territoriale	1988-89

Publication date de publication	Quarter/ Trimestre	Title / Titre	Ref. Period/ Période de référence
Year/ Année			
Catalogue 51-206 Annual / Annue Canadian Civil Aviation / Aviation civile canadienne			
1990		An Overview of Employment / Un aperçu de l'emploi	1980-90
		An Overview of the Canadian Air Fare Indexes / Un aperçu des indices des tarifs aériens canadiens	1986-90
		Discount Fares by Day of the Week/Tarifs réduits selon les jours de la semaine	1989-90
1989		The International Charter Market / Marché de l'affrètement international	1983,89
		Discount Fare Utilization and Air Fares: Regional Synopsis / Utilisation des tarifs réduits et tarifs aériens: sommaire régional	1983, 1987-89
1988		The International Charter Market / Marché de l'affrètement international	1983, 1987-88
		A look at Air Fare Indexes in Canada / Un examen des indices des tarifs aériens au Canada	1983-88
		Yields from a Hub Perspective / Les revenus moyens vue sous l'angle des villes-pivots	1983-88
Catalogue 51-207 Annual / Annuel Air Charter Statistics / Statistiques des affrètements aériens			
1990		Deregulation and the New Conditions to Operate an Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	
		The domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1986-90
		The International Charter Market / Le marché des vols nolisés internationaux	1986-90
1989		International and Transborder Charter Markets / Le marché des vols nolisés internationaux et transfrontaliers	1980-89
		A ten Years Review of the International Charter Passenger Market / Une revue du marché des vols nolisés internationaux au cours des dix dernières années	1980-89
1988		A Time Series Analysis of the Charter's Market Shares / Une analyse chronologique des parts du marché des affréteurs	1984-88

For further information, please contact the Aviation Statistics Centre (819-997-1986). Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le Centre des statistiques de l'aviation (819-997-1986).

**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM
THE TRANSPORTATION DIVISION**
**PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA
DIVISION DES TRANSPORTS**

Catalogue	Title	Canada	U.S.A. États- Unis \$	Other Autres	Titre
50-002	Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501 E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. – Annual M. – Monthly Q. – Quarterly
O. – Occasional Bil. – Bilingual

A. – Annuel M. – Mensuel T. – Trimestriel
H.S. – Hors série Bil. – Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.

January 1992

Janvier 1992

HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION

Available from the Transportation Division are...

- * key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- * special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- * two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- * a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David J. Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

March 1991

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- * deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David J. Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942
Télécopieur: (613) 953-8499

Mars 1991

JOIN THE *Celebration*

**WITH THE MOST USEFUL
AND ATTRACTIVE
CANADA YEAR BOOK
EVER PUBLISHED.**

On the occasion of the nation's 125th anniversary of Confederation, the 1992 Canada Year Book takes a unique look at the fascinating highlights in the development of Canada since 1867.

Exceptionally popular among business people, journalists, librarians, parliamentarians, educators and diplomats for 125 years, the 1992 Canada Year Book is designed as a comprehensive reference source for the latest on economic, political, and social information on Canada and Canadians. And for the first time, this "special collector's" edition presents picturesque vignettes on Canada's past with informative, easy-to-read text.

Special features include:

- a new 22cm X 30cm (9" X 12") format
- larger typeface
- over 300 rare archival photos
- historical perspectives on Canada's past
- 22 chapters, 607 pages bound in deluxe hard cover

Time and time again, you'll reach for this compact encyclopedia to answer questions on all aspects of Canada.



- THE LAND
- THE PEOPLE
- THE NATION
- THE ECONOMY
- ARTS AND LEISURE

Available in separate English and French editions, the **Canada Year Book** (Cat. No. 11-402E) sells for \$49.95 (plus \$5.05 shipping and handling) in Canada. US \$60 in the United States, and US\$70 in other countries (includes shipping and handling).

To order, write Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6, or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

For faster ordering, using your VISA or MasterCard, call toll-free 1-800-267-6677 or fax your order to (613) 951-1584. Please do not send confirmation.

PARTICIPEZ *à la fête*

**EN VOUS PROCURANT
L'ANNUAIRE DU CANADA
LE PLUS UTILE ET LE PLUS
ATTRAYANT JAMAIS PUBLIÉ.**

L'Annuaire du Canada de 1992, qui marque le 125^e anniversaire de la Confédération, jette un regard unique sur les grands moments de l'évolution du pays depuis 1867.

Cet ouvrage, particulièrement populaire depuis 125 ans auprès des gens d'affaires, des journalistes, des bibliothécaires, des parlementaires, des enseignants et des diplomates, est conçu comme un ouvrage de référence où l'on retrouve les données économiques, politiques et sociales les plus récentes sur le Canada et les Canadiens. Cette édition spéciale présente, pour la première fois, de pittoresques illustrations se rapportant à l'histoire du Canada de même que des textes informatifs et faciles à lire.

Au nombre des caractéristiques spéciales, on compte :

- un nouveau mode de présentation : 22cm x 30 cm (9" x 12")
- des caractères plus gros
- plus de 300 photos d'archives rares
- des perspectives historiques sur le passé du Canada
- 22 chapitres, 607 pages reliées par une couverture rigide de luxe.

Cette encyclopédie compacte est un ouvrage indispensable pour répondre à vos questions portant sur tous les aspects du Canada.

- LE TERRITOIRE
- LA POPULATION
- LA NATION
- L'ÉCONOMIE
- LES ARTS ET LES LOISIRS

Vous pouvez vous procurer l'Annuaire du Canada (no 11-402F au Catalogue), en version française ou anglaise, pour 49,95 \$ (plus 5,05 \$ pour frais d'expédition et de manutention) au Canada, 60 \$ (devises américaines) aux États-Unis et 70 \$ (devises américaines) dans les autres pays (frais d'expédition et de manutention compris).

Pour commander, prière d'écrire au Service des Ventes des publications de Statistique Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0T6, ou de communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près de chez vous (voir la liste qui figure dans la publication).

Pour accélérer les commandes, utilisez votre carte VISA ou MasterCard ou composez sans frais le 1-800-267-6677 (téléphone) ou le (613) 951-1584 (télécopieur). Veuillez ne pas envoyer de confirmation.

CANADA A PORTRAIT

A CELEBRATION
OF OUR GREAT NATION

UN PORTRAIT DU CANADA

POUR CÉLÉBRER LA
GRANDEUR DE NOTRE PAYS

Canada challenges the imagination. Imagine a country where Newfoundlanders live closer to Africans than they do to fellow Canadians in British Columbia. Or a country with an island that has a glacier bigger than Ireland. Imagine a country with two million lakes, and the world's longest coastline – but that shares a border with only one nation.

Statistics Canada has created the 54th edition of **Canada: A Portrait** as a celebration of our great nation. Drawn from Statistics Canada's rich palette of national data, it paints a picture of where we are socially, economically, culturally and politically.

Over 60 unique and beautiful photographs combined with lively text, provide a close-up look at the Canada of today.

Experience this land's remarkable natural regions and diverse human landscape through six chapters entitled: **This Land, The People, The Society, Arts and Leisure, The Economy, and Canada in the World.**

Eminent Canadians such as astronaut Roberta Bondar, former hockey star Jean Béliveau, and writer W.O. Mitchell have contributed their personal visions of Canada.

Canada: A Portrait is a beautiful illustration of the Canada of today.

Presented in a 30 cm X 23 cm (12 1/4" X 9") format, prestige hardcover, with over 200 pages, **Canada: A Portrait** (Catalogue No. 11-403E) is available in Canada for \$38.00 plus GST, US \$41.95 in the United States, and US \$48.95 in other countries.

To order write **Statistics Canada, Publications Sales, Ottawa, Ontario, K1A 0T6** or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication. For faster ordering call toll-free **1-800-267-6677** and use your VISA and MasterCard or fax your order to **(613) 951-1584**.

Le Canada est un pays qui défie l'imagination. Imaginez un pays où les Terre-Neuviens vivent plus près des Africains que de leurs compatriotes de la Colombie-Britannique. Un pays où se trouve une île sur laquelle s'étend un glacier plus grand que l'Irlande. Imaginez un pays qui compte 2 millions de lacs et le plus long littoral du monde, et pourtant un seul voisin.

Statistique Canada a créé la 54^e édition d'**Un portrait du Canada** pour célébrer la grandeur de notre pays. C'est à partir du riche éventail de données nationales de Statistique Canada que l'on a brossé ce tableau de notre situation sociale, économique, culturelle et politique.

Plus de 60 magnifiques photos, mariées à un texte vivant, offrent une vision claire et détaillée de ce qu'est le Canada d'aujourd'hui.

Découvrez les splendides régions naturelles de ce pays, de même que son paysage humain des plus diversifiés, à travers six chapitres intitulés :

Le territoire, La population, La société, Les arts et les loisirs, L'économie et Le Canada dans le monde.

D'éminents Canadiens, tels Roberta Bondar, astronaute, Jean Béliveau, ancienne vedette de hockey, et W.O. Mitchell, écrivain, y font part de leur vision personnelle du Canada.

Un portrait du Canada... un magnifique ouvrage de collection qui décrit admirablement bien le Canada d'aujourd'hui.

Présenté dans un format de 30 cm sur 23 cm (12,25 po X 9 po), dans une couverture rigide de luxe et en plus de 200 pages, **Un portrait du Canada** (N° 11-403F au catalogue) coûte 38 \$ plus TPS au Canada, 41,95 \$ US aux États-Unis et 48,95 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, écrivez à **Statistique Canada, Vente des publications, Ottawa (Ontario), K1A 0T6** ou communiquez avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus proche. La liste figure dans la publication. Pour commander plus rapidement, composez sans frais le **1-800-267-6677** et utilisez votre carte VISA ou MasterCard ou télécopiez votre commande au **(613) 951-1584**.



Catalogue 51-208 Annual

Catalogue 51-208 Annuel

Canadian Civil Aviation

1992

Aviation civile canadienne

1992



Years of Air
Excellence d'excellence



Aviation



Statistics
Canada

Statistique
Canada

Canada

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on CD, diskette, computer print-out, microfiche and microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct on line access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre,
Transportation Division,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 819-997-1986) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(1-800-565-7192)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, **for users who reside outside the local dialing area** of any of the regional reference centres.

Newfoundland, Labrador, Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba, Saskatchewan, Alberta and Northwest Territories	1-800-563-7828
British Columbia and Yukon	1-800-663-1551

Telecommunications Device for the Hearing Impaired	1-800-363-7629
Toll Free Order Only Line (Canada and United States)	1-800-267-6677

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Marketing Division, Sales and Service, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

Toronto
Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordiolinguage et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doit être adressée à la:

Centre des statistiques de l'aviation,
Division des transports,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 819-997-1986) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(1-800-565-7192)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, **aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba, Saskatchewan, Alberta et Territoires du Nord-Ouest	1-800-563-7828
Colombie-Britannique et Yukon	1-800-663-1551

Appareils de télécommunications pour les malentendants	1-800-363-7629
Numéro sans frais pour commander seulement (Canada et États-Unis)	1-800-267-6677

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Division du marketing, Ventes et Service, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Numéro du télécopieur 1(613)951-1584

Toronto
Carte de crédit seulement (973-8018)



Statistics Canada
Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Canadian Civil Aviation

1992



Statistique Canada
Division des transports
Le centre des statistiques de l'aviation

Aviation civile canadienne

1992

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry,
Science and Technology, 1993

All rights reserved. No part of this publication
may be reproduced, stored in a retrieval system or
transmitted in any form or by any means, electronic,
mechanical, photocopying, recording or otherwise
without prior written permission from Licence
Services, Marketing Division, Statistics Canada,
Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

December 1993

Price: Canada: \$36.00
United States: US\$43.00
Other Countries: US\$50.00

Catalogue No. 51-206

ISSN 0826-6026

Ottawa

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, des Sciences
et de la Technologie, 1993

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de
transmettre le contenu de la présente publication, sous
quelque forme ou par quelque moyen que ce soit,
enregistrement sur support magnétique, reproduction
électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou
de l'emmagasiner dans un système de recouvrement,
sans l'autorisation écrite préalable des Services de
concession des droits de licence, Division du
marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario,
Canada K1A 0T6.

Décembre 1993

Prix : Canada : 36 \$
États-Unis : 43 \$ US
Autres pays : 50 \$ US

N° 51-206 au catalogue

ISSN 0826-6026

Ottawa

Note of Appreciation

*Canada owes the success of its statistical system to
a long-standing cooperation involving Statistics
Canada, the citizens of Canada, its businesses and
governments. Accurate and timely statistical
information could not be produced without their
continued cooperation and goodwill.*

Note de reconnaissance

*Le succès du système statistique du Canada repose
sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada
et la population, les entreprises et les administrations
canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne
volonté, il serait impossible de produire des statistiques
précises et actuelles.*

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- P preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

CONVERSION FACTORS

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

Metric	Imperial
1 kilometre	.621 statute mile
1 litre	.220 gallon
1 kilogram	2.205 pounds
1 tonne	1.102 tons, short 2,000 pounds
1 tonne-kilometre	.685 ton-mile

ACKNOWLEDGEMENTS

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of D. Dodds, Director, Transportation Division and G. Baldwin, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Civil and General Aviation Unit of which T. Horricks is the Unit Head, R. Lund is the Statistician, and D. Bunting is Head of Production. It is also a product of the Fare Analysis and International Traffic Unit of which L. Di Piéto is the Unit Head, B. Snider is the Statistician and G. Lorrain is the Statistical Assistant.

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences – Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 – 1984.



Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- P nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

FACTEURS DE CONVERSION

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Métriques	Impériales
1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon
1 kilogramme	2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte 2,000 livres
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

REMERCIEMENTS

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports et G. Baldwin, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Sous-section de l'aviation civile et générale, dont T. Horricks est le chef de section, R. Lund est le statisticien et D. Bunting est le chef de la production. La Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international, dont L. Di Piéto est le chef de section, B. Snider est le statisticien et G. Lorrain est l'adjointe à la statistique ont également contribué à la production de cette publication.

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" – "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 – 1984.



Table of Contents

	Page
Highlights	vii
Introduction	xi
Special Articles	xii
SECTION 1 THE YEAR IN REVIEW	
Table 1.1 Ratios – Canadian Air Carriers, Level I, 1990-1991	1
Table 1.2 Selected Economic and Demographic Indicators	2
PART I COMMERCIAL AVIATION	
SECTION 2 OPERATING STATISTICS	
Table 2.1 Operating Statistics – Canadian Air Carriers	3
Table 2.2 Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4
Table 2.3 Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I	5
Table 2.4 Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	7
Table 2.5 Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	8
SECTION 3 FINANCIAL DATA	
Table 3.1 Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	9
Table 3.2 Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	10
Table 3.3 Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	12
Table 3.4 Income Statement – Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, Levels I-IV	13
Table 3.5 Income Statement by Province of Domicile – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	14
Table 3.6 Passenger and Goods Revenue, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	18

Table des matières

	Page
Faits saillants	vii
Introduction	xi
Études spéciales	xii
SECTION I REVUE DE L'ANNÉE	
Tableau 1.1 Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1990-1991	1
Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis	2
PARTIE I AVIATION COMMERCIALE	
SECTION 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION	
Tableau 2.1 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Tableau 2.2 Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Tableau 2.3 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	5
Tableau 2.4 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	7
Tableau 2.5 Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	8
SECTION 3 DONNÉES FINANCIÈRES	
Tableau 3.1 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	9
Tableau 3.2 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	10
Tableau 3.3 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	12
Tableau 3.4 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement	13
Tableau 3.5 État des recettes par province de domicile – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	14
Tableau 3.6 Recettes-passagers et recettes-marchandises par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	18

Table of Contents – Continued

	Page
Table 3.7 Balance Sheet – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	19
Table 3.8 Balance Sheet – Canadian Air Carriers, Level I	20
Table 3.9 Balance Sheet – Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, Levels I-IV	21
Table 3.10 Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers, Levels I and II	22
Table 3.11 Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers, Level I	23

SECTION 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III and Level IV	24
Table 4.2 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	25
Table 4.3 Salaries and Wages Paid, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	26

SECTION 5 AIRCRAFT FLEET

Table 5.1 Aircraft Fleet, by Type of Power Plant and Selected Aircraft Weight Groups – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	27
Table 5.2 Aircraft Fleet, by Aircraft Type – Canadian Air Carriers, Level I	28

PART II FARE BASIS**SECTION 6 FARE BASIS DATA**

Table 6.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1988-1991	30
Table 6.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	31
Table 6.3 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	31

Table des matières – suite

	Page
Tableau 3.7 Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	19
Tableau 3.8 Bilan – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	20
Tableau 3.9 Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement	21
Tableau 3.10 Dépenses d'exploitation directes des aéronefs – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II	22
Tableau 3.11 Dépenses d'exploitation directes des aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	23

SECTION 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III et de niveau IV	24
Tableau 4.2 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	25
Tableau 4.3 Traitements et salaires par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	26

SECTION 5 FLOTTE D'AÉRONEFS

Tableau 5.1 Flotte d'aéronefs, par type de groupe motopropulseur et groupes de poids d'aéronefs choisis – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	27
Tableau 5.2 Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	28

PARTIE II BASE TARIFAIRE**SECTION 6 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE**

Tableau 6.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1988-1991	30
Tableau 6.2 Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	31
Tableau 6.3 Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	31

Table of Contents – Concluded

	Page
Table 6.4 Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	32
Table 6.5 Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	33
Table 6.6 Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	34
Table 6.7 Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by Hub Category and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	35
PART III CIVIL AVIATION	
SECTION 7 AIRCRAFT MOVEMENTS	
Table 7.1 Itinerant Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Type of Movement	38
Table 7.2 Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Class of Operation	39
SECTION 8 AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES	
Table 8.1 Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by Type of Aircraft	40
Table 8.2 Pilot Licences in Force in Canada	40
Notes to Users	
Methodology and Data Limitations	41
Factors Which May Have Influenced the Data	47
Glossary	49
Published Special Articles	54
Publications Available from the Transportation Division	57

Table des matières – fin

	Page
Tableau 6.4 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	32
Tableau 6.5 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	33
Tableau 6.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	34
Tableau 6.7 Recettes par passager-kilomètre, secteur intérieur, selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	35
PARTIE III AVIATION CIVILE	
SECTION 7 MOUVEMENTS D'AÉRONEFS	
Tableau 7.1 Mouvements itinérants d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon le genre de mouvement	38
Tableau 7.2 Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon la classe de vol	39
SECTION 8 AÉRONEFS IMMATRICULÉS ET LICENCES DE PILOTES	
Tableau 8.1 Sommaire du registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, selon le genre d'aéronefs	40
Tableau 8.2 Licences de pilote en vigueur au Canada	40
Notes aux utilisateurs	
Méthodes et restrictions	41
Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données	47
Glossaire	51
Études spéciales publiées	54
Publications disponibles à la Division des transports	57

Highlights

Operating Statistics

- Canadian air carriers increased the size of their operations in 1992, more in the charter market than in scheduled services. In total, the gains did not return their operations to the levels achieved in previous years. The highest reported levels of total enplaned passengers and passenger-kilometres were in 1989. These numbers dipped slightly in 1990 before taking a substantial drop in 1991.
- In the charter market, Canadian air carriers reported a 12% jump in passenger-kilometres in 1992, compared to a 5% increase in scheduled services. The charter market is now at 95% of its 1989 level, while the scheduled services is just below 90%. Part of the reason for this is the performance of Canadian charter carriers operating services on the domestic transcontinental market with large jet aircraft. These carriers, which are not affiliated with either Air Canada or Canadian Airlines International Ltd. (CAIL), flew 1.5 billion domestic passenger-kilometres in 1992, up 42% from 1991. In 1989, these carriers only flew 322 million passenger-kilometres domestically.
- In the scheduled services market, Air Canada, CAIL and each of their affiliate networks reported growth in passenger-kilometres. The major carriers grew by 6%, while the CAIL Partners reported 12% growth compared to 4% for the Air Canada Connectors. This difference was greatly affected by structural reasons, as most of the Ontario transborder feeder routes went from part of the Air Canada network to the CAIL network in late 1991. Also, CAIL had the use of a feeder carrier in Quebec for the full year 1992, compared to only half of 1991.
- Air Canada's passenger load factor (passenger-kilometres divided by available seat-kilometres) dropped to 66% as available seat-kilometres increased by 8% in 1992. Air Canada noted that its fleet capacity was expanded by 10% with the introduction of three more Boeing 747's. CAIL's load factor rose to 66% in 1992 from 63% in 1991. Load factors for both carriers were well below those of a few years ago.

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- En 1992, les transporteurs aériens canadiens ont accru leurs activités davantage sur le marché de l'affrètement que sur celui des services réguliers. Dans l'ensemble, les gains n'ont pas eu pour effet de ramener leurs activités aux niveaux enregistrés au cours des années précédentes. C'est en 1989 que des niveaux inégalés quant au nombre de passagers et de passagers-kilomètres ont été enregistrés. Ces niveaux ont diminué légèrement en 1990 avant de chuter considérablement en 1991.
- Sur le marché de l'affrètement, les transporteurs aériens canadiens ont déclaré une hausse de 12% du nombre de passagers-kilomètres en 1992, comparativement à un gain de 5% au titre des services réguliers. Le marché de l'affrètement représente maintenant 95% du niveau enregistré en 1989, tandis que les services réguliers représentent un peu moins de 90% du niveau observé en 1989. Cela est en partie attribuable au rendement des transporteurs canadiens qui exploitent des services d'affrètement sur le marché transcontinental intérieur, au moyen de gros avions à réaction. Ces transporteurs, qui ne sont pas affiliés à Air Canada ou aux Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI), ont enregistré 1,5 milliard de passagers-kilomètres sur des vols intérieurs en 1992, un gain de 42% par rapport à 1991. En 1989, ces transporteurs avaient déclaré seulement 322 millions de passagers-kilomètres sur les vols intérieurs.
- Sur le marché des services réguliers, Air Canada, LACI ainsi que leur réseau de transporteurs affiliés ont déclaré une augmentation du nombre de passagers-kilomètres. Les principaux transporteurs ont progressé de 6%, tandis que les sociétés affiliées de Canadien ont enregistré une croissance de 12% comparativement à un gain de 4% pour les sociétés affiliées d'Air Canada. Cet écart est en grande partie attribuable à des changements structuraux, la plupart des routes transfrontalières en Ontario des transporteurs subsidiaires étant passées du réseau d'Air Canada à celui du réseau de LACI à la fin de 1991. De plus, LACI a exploité un transporteur subsidiaire au Québec pendant toute l'année 1992, comparativement à la moitié seulement en 1991.
- Le coefficient de remplissage pour Air Canada (soit le nombre de passagers-kilomètres divisé par le nombre de sièges-kilomètres) a chuté pour passer à 66%, le nombre de sièges-kilomètres disponibles ayant augmenté de 8% en 1992. Air Canada a laissé savoir que son parc aérien avait augmenté de 10% avec l'addition de trois autres Boeing 747. Le coefficient de remplissage de LACI est passé de 63% en 1991 à 66% en 1992. Les coefficients de remplissage des deux transporteurs aériens étaient bien inférieurs à ceux enregistrés il y a quelques années.

Financial Data

- Passenger revenue in both the scheduled and charter markets was unchanged in 1992. Although there were increases in passenger operations in both markets, carriers were reluctant to raise fares in the face of low load factors. While total industry passenger-kilometres in 1992 were 91% of their 1989 peak, passenger revenue had regained 98% of its 1989 level. However, in constant dollars, passenger revenue in 1992 was only 87% of what it was in 1989.
- The operating loss (operating revenue minus operating expenses) reported by the industry decreased by 6% in 1992, although this was influenced by federal fuel tax rebates which were applied to aircraft operating expenses. Without these rebates, the operating loss would have continued to grow.
- The total of all non-operating items, including provision for income tax, caused a deterioration of \$454.5 billion in the industry's net financial position in 1992. The industry received a tax refund of \$165 million in 1991, but paid \$8.1 million in income taxes in 1992. Included in miscellaneous expenses was \$199 million in restructuring costs by CAIL. These factors, combined with only a slight improvement in operating performance, resulted in a net loss of \$869 billion, compared to \$427 billion in 1991.
- Viewed in constant dollars, the cumulative net income for the industry in the 1980's and 1990's has varied drastically. The net gain was as high as \$585 million in 1989, but after the last three years, it is now a net loss of \$534 million.

Fare Basis Data

- In 1992, the air fare index for all fares for domestic scheduled services operated by level I carriers was 140, down 3% compared to 1991. The economy fare index fell 2% to 151. This was the first decrease in the economy fare index after eight consecutive annual increases.
- In 1992, a record 68% of all domestic scheduled passengers flew on discount fares, up from the previous record of 66% reported in 1991. For the international markets, over three out of every four (77%) scheduled passengers flew on discount fares.
- The increase in the use of discount fares in 1992 was widespread among the provinces, all but Nova Scotia and Quebec posting increases. The largest increases were 4 percentage points in Alberta, and 3 percentage points in Manitoba.

Données financières

- En 1992, les recettes-passagers sont demeurées inchangées tant sur le marché des services réguliers que sur celui de l'affrètement. Bien que l'on ait observé des hausses dans les activités des passagers sur les deux marchés, les transporteurs ont hésité à augmenter les tarifs, en raison des faibles coefficients de remplissage. En 1992, le nombre de passagers-kilomètres réalisés dans l'ensemble de l'industrie a représenté 91% du sommet enregistré en 1989, tandis que les recettes-passagers ont représenté 98% du niveau de 1989. Cependant, en dollars constants, les recettes-passagers en 1992 n'ont représenté que 87% du niveau de 1989.
- Les pertes d'exploitation (les recettes d'exploitation moins les dépenses d'exploitation) déclarées par les transporteurs ont diminué de 6% en 1992. Ces pertes sont attribuables en partie aux remboursements de la taxe fédérale sur le carburant qui ont été appliqués aux dépenses d'exploitation des aéronefs. Sans ces remboursements, les pertes d'exploitation auraient continué d'augmenter.
- La position financière nette de l'industrie s'est détériorée en 1992 (\$454,5 milliards); on attribue cette baisse à l'ensemble des postes hors exploitation, y compris l'impôt sur le revenu. Les transporteurs ont reçu un remboursement d'impôt total de \$165 millions en 1991, mais ont versé \$8,1 millions en impôt sur le revenu en 1992. Au titre des dépenses diverses, mentionnons les coûts de restructuration de LACI qui se sont élevés à \$199 millions. Ces facteurs, combinés à une faible amélioration du rendement, ont entraîné une perte nette de \$869 milliards par rapport à \$427 milliards en 1991.
- En dollars constants, le revenu net cumulé pour l'industrie dans les années 1980 et 1990 a varié considérablement. Depuis les trois dernières années, il est passé d'un revenu net de \$585 millions en 1989, à une perte nette de \$534 millions.

Données sur la base tarifaire

- En 1992, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I était de 140, en baisse de 3% par rapport à 1991. L'indice des tarifs de la classe économique a diminué de 2% pour s'établir à 151. Ceci représente la première diminution de l'indice des tarifs économiques après huit augmentations annuelles consécutives.
- En 1992, 68% de tous les passagers des vols intérieurs réguliers ont profité de tarifs réduits, soit un niveau inégalé. Ceci représente une hausse par rapport au sommet précédent de 66% enregistré en 1991. Pour les marchés internationaux, plus de trois passagers sur quatre (77%) ont voyagé à tarif réduit.
- L'ensemble des provinces, à l'exception de la Nouvelle-Écosse et du Québec, ont connu des hausses dans l'utilisation des tarifs réduits en 1992. L'Alberta et le Manitoba, avec des hausses respectives d'environ 4 et 3 points de pourcentage ont enregistré les plus fortes augmentations.

- In 1992, the average fare paid by passengers on all domestic city-pairs was \$178, down by 2% from the \$181 average fare of 1991, and well below the record \$190 average fare reported in 1990. The average fare paid by international passengers was \$340, little changed relative to a year earlier.
- In 1992, the average yield (revenue per passenger-kilometre) earned by Level I carriers for all domestic scheduled fares fell in every hub category compared to 1991.
- En 1992, le tarif moyen payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à \$178, ce qui représente une baisse de 2% par rapport au tarif moyen de \$181 observé en 1991. Ce montant est bien inférieur au tarif moyen record de \$190 déclaré en 1990. Le tarif moyen payé par les passagers internationaux était de \$340, pratiquement inchangé par rapport à l'année précédente.
- Le revenu moyen (recettes par passager-kilomètre) pour l'ensemble des tarifs obtenu par les transporteurs de niveau I dans le marché intérieur régulier, a diminué dans toutes les catégories de villes-pivots en 1992 par rapport à 1991.

FOR FURTHER READING

Selected Publications
from Statistics Canada

LECTURES SUGGÉRÉES

Choisies parmi les publications
de Statistique Canada

	Catalogue
Surface and Marine Transport – Service Bulletin , Bilingual, Eight issues/year.	
Air Carrier Operations in Canada , <i>Quarterly</i> , Bilingual	
Aviation Statistics Centre – Service Bulletin , <i>Monthly</i> , Bilingual	
Air Carrier Traffic at Canadian Airports , <i>Quarterly</i> , Bilingual	
Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report , <i>Annual</i> , Bilingual	
Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report , <i>Annual</i> , Bilingual	
Canadian Civil Aviation , <i>Annual</i> , Bilingual	
Air Charter Statistics , <i>Annual</i> , Bilingual	
Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation , <i>Occasional</i> , issued in 1993.	
Railway Carloadings , <i>Monthly</i> , Bilingual	
Railway Operating Statistics , <i>Monthly</i> , Bilingual	
Rail In Canada , <i>Annual</i> , Bilingual	
Passenger Bus and Urban Transit Statistics , <i>Monthly</i> , Bilingual	
Passenger Bus and Urban Transit Statistics , <i>Annual</i> , Bilingual	
Road Motor Vehicles: Fuel Sales , <i>Annual</i> , Bilingual	
Road Motor Vehicles: Registrations , <i>Annual</i> , Bilingual	
Trucking in Canada , <i>Annual</i> , Bilingual	
Shipping in Canada , <i>Annual</i> , Bilingual	
Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service , Bilingue, Huit numéros/année.	50-002
Opérations des transporteurs aériens au Canada , <i>Trimestriel</i> , Bilingue	51-002
Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service , <i>Mensuel</i> , Bilingue	51-004
Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens , <i>Trimestriel</i> , Bilingue	51-005
Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur , <i>Annuel</i> , Bilingue	51-204
Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis , <i>Annuel</i> , Bilingue	51-205
Aviation civile canadienne , <i>Annuel</i> , Bilingue	51-206
Statistique des affrètements aériens , <i>Annuel</i> , Bilingue	51-207
L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile , <i>Hors série</i> , publiée en 1993.	51-501
Chargements ferroviaires , <i>Mensuel</i> , Bilingue	52-001
Statistique de l'exploitation ferroviaire , <i>Mensuel</i> , Bilingue	52-003
Le transport ferroviaire au Canada , <i>Annuel</i> , Bilingue	52-216
Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain , <i>Mensuel</i> , Bilingue	53-003
Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain , <i>Annuel</i> , Bilingue	53-215
Véhicules automobiles: Ventes de carburants , <i>Annuel</i> , Bilingue	53-218
Véhicules automobiles: Immatriculations , <i>Annuel</i> , Bilingue	53-219
Le camionnage au Canada , <i>Annuel</i> , Bilingue	53-222
Le transport maritime au Canada , A., Bil.	54-205

To order a publication you may telephone 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.

Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the National Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

- a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.
- b) The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.
- c) The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada** and the redesigned annual publication **Canadian Civil Aviation** maintain most of the past series and also include, for the first time, fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The annual publication also presents data on aircraft movements, registered aircraft and licensed pilots. The annual publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses, assets held and fleet operated.

This publication, **Canadian Civil Aviation** provides some historical perspective, displaying data for the current year and the previous year.

Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1^{er} janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

- a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.
- b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.
- c) La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (publication trimestrielle) et **Aviation civile canadienne** (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également, pour la première fois, des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication annuelle présente également des données sur les mouvements d'aéronefs, les aéronefs immatriculés et les pilotes brevetés. La publication annuelle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres, les recettes et les dépenses d'exploitation de même que les actifs détenus et la flotte exploitée.

La présente publication, intitulée **Aviation civile canadienne**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour l'année observée et pour l'année précédente.

Special Articles

Seasonal Adjustment of Average Domestic Discount Air Fares

by Bradley Snider

In a previous special article, appearing in the second quarter 1992 publication of **Air Carrier Operations in Canada**, the markedly seasonal nature of discount air fares was pointed out. Specifically, it was mentioned that the seasonality of average discount fares obscured the real trends in the data. The goal of this article is to delve deeper into the nature of the average domestic discount air fares using the seasonal adjustment tools available at Statistics Canada, (the X-11-ARIMA seasonal adjustment programme)¹, and to see what information is contained in the adjusted data.

This article will analyse two aspects of the data. The first aspect will be the trends visible in the average discount air fares after the seasonal effects have been removed. The second aspect will be an analysis of the seasonal factors themselves, to see what information they might contain.

The average domestic discount air fares, without any adjustments, are shown in Figure 1. The strong seasonal peak in the third quarter is obvious. This means that the average air fares cannot be compared from one quarter to the next. Only comparisons to the same quarter in a previous year can yield useful measurements of change in fare levels. Seasonally adjusted data, however, can legitimately compare two consecutive quarters. This can result in a different analytical result than the traditional year over year analysis.

For example, consider Figure 1 and the data in Text Table 1. These show the unadjusted data alongside the seasonally adjusted data as produced by the X-11-ARIMA seasonal adjustment programme. A traditional analysis (comparing between the same quarter in consecutive years) would note that the average air fare in the third quarter of 1992 was down by 1.0% from the same quarter in 1991. In contrast, an analysis of the seasonally adjusted series would correctly note that the third quarter had increased by 3.3% over the second quarter, indicating the beginning of a recovery in average discount fares, a recovery that has continued into the fourth quarter of 1992.

From the seasonally adjusted series, one can discern that average domestic discount air fares increased steadily from the third quarter of 1988 until the first quarter of 1991, when the Gulf war and the

Études spéciales

Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits intérieurs moyens

par Bradley Snider

Dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada** du deuxième trimestre de 1992, on avait souligné dans une étude spéciale, le caractère fortement saisonnier des tarifs aériens réduits. Spécifiquement, on y indiquait que les tendances réelles dans les tarifs aériens réduits moyens n'étaient pas facilement observables à cause de ce caractère saisonnier. Le but de cette étude est d'examiner plus en profondeur la nature des tarifs aériens réduits intérieurs moyens en utilisant les outils de désaisonnalisation disponibles à Statistique Canada, (le programme d'ajustement saisonnier X-11-ARMMI)¹, et de faire ressortir les tendances des données désaisonnalisées.

Cette étude examine deux différents aspects des données. Dans un premier temps, nous analysons les tendances dans les tarifs aériens réduits moyens après que le mouvement saisonnier ait été retiré. Dans un deuxième temps, nous analysons les facteurs saisonniers eux-mêmes afin de voir quelle information ils peuvent contenir.

La figure 1 montre les tarifs aériens réduits intérieurs moyens avant l'ajustement saisonnier. À chaque année, au troisième trimestre, on observe un sommet qui témoigne du caractère saisonnier des données. Les tarifs aériens moyens d'un trimestre ne peuvent ainsi être comparés à ceux du trimestre suivant. Avec cette façon de procéder, seules les comparaisons de trimestres homologues entre les années permettent de mesurer les variations dans le niveau des tarifs. En recourant aux données désaisonnalisées, par ailleurs, on peut comparer légitimement deux trimestres consécutifs. Une analyse produite à partir d'une série de données désaisonnalisées peut ainsi produire des résultats différents de ceux que l'on obtiendrait suite à une comparaison traditionnelle des données non ajustées d'une année à l'autre.

La figure 1 et le tableau explicatif 1 présentent les données non désaisonnalisées ainsi que les données désaisonnalisées produites par le programme X-11-ARMMI. Une analyse comparative de trimestres homologues entre les années indiquerait une baisse de 1,0% du tarif aérien moyen au troisième trimestre de 1992 comparativement au même trimestre en 1991. Par ailleurs, une analyse des données désaisonnalisées indiquerait à juste titre une hausse de 3,3% au troisième trimestre de 1992 comparativement au deuxième trimestre. À partir de cette série, on observe donc le début d'un redressement des tarifs réduits moyens intérieurs au troisième trimestre de 1992. Ce redressement s'est poursuivi au cours du quatrième trimestre de 1992.

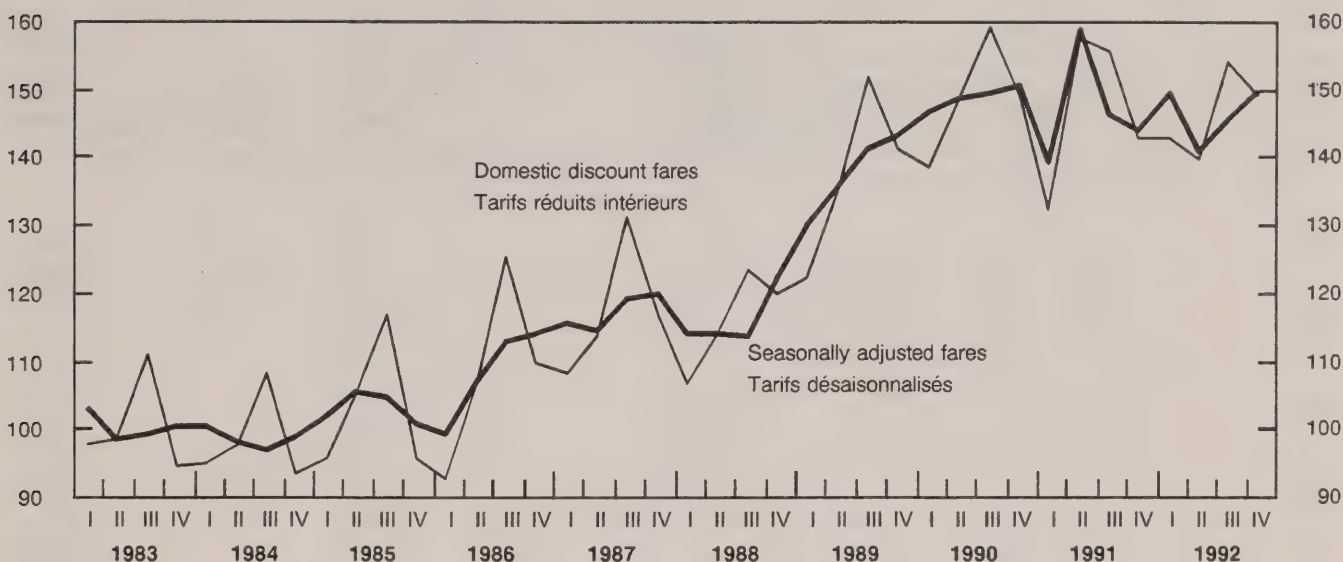
Un examen des données désaisonnalisées montre que les tarifs aériens réduits intérieurs moyens ont augmenté d'une manière soutenue du troisième trimestre de 1988 au premier trimestre de 1991, alors que la guerre du Golfe et le

¹ For further information, see Dagum, E.B. (1980), **The X-11-ARIMA Seasonal Adjustment Method**, Statistics Canada, Catalogue 12-546E.

¹ Pour plus de renseignements, veuillez consulter: Dagum, E.B. (1980), **La méthode de désaisonnalisation X-11-ARMMI**, Statistique Canada, n° 12-564F au catalogue.

Figure 1

Domestic Discount Air Fares, and Seasonally Average Adjusted Domestic Discount Air Fares, by Quarter, 1983-1992



beginning of the recession caused a sharp drop in air fares. The fares rebounded to an all-time high in the following quarter, due to a combination of travel postponed from the first quarter and attempts by the airlines to recoup some of their first quarter losses and fuel costs. Air fares then once again began to decline. Fares bottomed out in the second quarter of 1992, and have risen each quarter since then. Few, if any, of these trends are visible in the unadjusted data. More critically, traditional year over year analysis misses the turning point which occurred in the second quarter of 1992 (see Figure 1).

The X-11-ARIMA programme also provides a data set called the trend-cycle (see Text Table 1 and Figure 2). This is the seasonally adjusted data further smoothed to remove all irregular effects (such as the Gulf war). It is designed to reveal the most fundamental long-term trends in the data. A comparison of the seasonally adjusted data with the trend-cycle allows a quantification of the effects of irregular events.

It is thus possible to say that the Gulf war caused a 6.8% drop in average domestic discount air fares below the level indicated by the trend. Travel postponed by the war into the second quarter caused average discount air fares to rebound to a level 7.2% above the trend. Since the trend-cycle is generated

Figure 1

Tarifs aériens réduits intérieurs moyens, et tarifs aériens réduits intérieurs désaisonnalisés, par trimestre, 1983-1992

début de la récession ont entraîné une chute importante des tarifs aériens. Au cours du trimestre suivant, les tarifs ont rebondi pour atteindre un sommet inégalé. Ces hausses s'expliquent par les facteurs suivants: les passagers ont reporté leurs voyages du premier trimestre de 1991 au deuxième trimestre et les compagnies aériennes ont tenté de se dédommager de certaines pertes encourues au premier trimestre et des hausses des coûts du carburant. Par la suite, les tarifs aériens ont recommencé à diminuer. Ils ont atteint leur plus bas niveau au deuxième trimestre de 1992, et ils ont augmenté à chaque trimestre depuis lors. Ces tendances sont généralement masquées dans les données non ajustées. Ce qui est plus important encore, c'est que l'analyse traditionnelle des données non désaisonnalisées d'une année à l'autre ne permet pas de voir la phase de retournement qui est survenue au cours du deuxième trimestre de 1992 (voir figure 1).

Le programme X-11-ARMMI fournit également des données sur la composante tendance-cycle (voir tableau explicatif 1 et figure 2). La série modifiée ou désaisonnalisée est lissée davantage pour éliminer tous les effets irréguliers (comme par exemple, la guerre du Golfe). Cette série dévoile les tendances à long terme les plus fondamentales. En faisant une comparaison entre les données désaisonnalisées et la tendance-cycle, on peut quantifier l'effet des événements irréguliers.

Ainsi, nous pouvons dire qu'à cause de la guerre du Golfe, les tarifs aériens réduits intérieurs moyens étaient de 6,8% inférieurs au niveau indiqué par la tendance. Les voyages qui ont été remis au deuxième trimestre à cause de la guerre ont fait rebondir les tarifs aériens réduits moyens, pour atteindre un niveau de 7,2% au-dessus du niveau de la

by a moving average process, the final two quarters are not considered reliable and are normally suppressed to avoid signalling false turning points.

tendance. Puisque la tendance-cycle utilise un processus de moyennes mobiles, les deux derniers trimestres d'une série ne sont pas considérés comme étant fiables. Ils sont normalement supprimés pour éviter de signaler de faux points tournants.

Text Table 1

Seasonally Adjusted Average Domestic Discount Fares, by Quarter, 1983-1992

Tableau explicatif 1

Tarifs aériens réduits intérieurs moyens désaisonnalisés, par trimestre, 1983-1992

Year	Quarter	Average Domestic Discount Fares	Seasonally Adjusted Domestic Discount Fares	Trend - Cycle
Année	Trimestre	Tarifs réduits Intérieurs moyens	Tarifs réduits intérieurs désaisonnalisés	Tendance - cycle
		\$	\$	\$
1983	I	97.4	102.9	99.4
	II	98.1	98.4	98.9
	III	110.8	99.1	99.1
	IV	94.4	100.3	100.3
1984	I	94.5	100.2	99.9
	II	97.5	97.7	97.9
	III	107.9	96.5	96.8
	IV	93.1	98.6	98.5
1985	I	95.5	101.8	102.0
	II	104.8	105.1	104.7
	III	116.6	104.3	103.8
	IV	95.5	100.4	100.9
1986	I	92.3	98.9	101.4
	II	106.6	106.9	106.7
	III	125.1	112.6	112.0
	IV	109.6	114.0	114.5
1987	I	107.8	115.5	114.8
	II	113.6	114.1	116.0
	III	131.0	119.0	118.6
	IV	116.4	119.6	118.7
1988	I	106.5	113.9	115.5
	II	113.4	113.7	112.9
	III	123.3	113.6	114.8
	IV	119.7	121.9	121.3
1989	I	121.9	129.7	129.5
	II	135.2	135.6	136.0
	III	151.9	141.3	140.6
	IV	141.1	143.1	143.8
1990	I	138.6	146.7	146.4
	II	148.4	148.8	148.6
	III	159.2	149.3	149.8
	IV	149.2	150.8	150.1
1991	I	132.3	139.2	149.3
	II	157.8	158.7	148.0
	III	155.7	146.5	146.2
	IV	142.6	143.8	144.4
1992	I	142.8	149.6	143.8
	II	139.6	140.8	144.1
	III	154.1	145.5	..
	IV	149.1	149.9	..

Seasonality is not merely a quirk in the data that impedes theoretical analysis. It is a real cost to the economy, because of the inefficiency it represents. In the case of the airline industry, it represents an excess of demand in the third quarter, causing prices to rise, and unused capacity in the fourth and first quarters, causing prices to fall. In an ideal economy, changes in price levels are used as an instrument to level out shortages or excesses of demand and capacity. As these level out, so too do the prices level out, creating less incentive for further movement of capacity and demand.

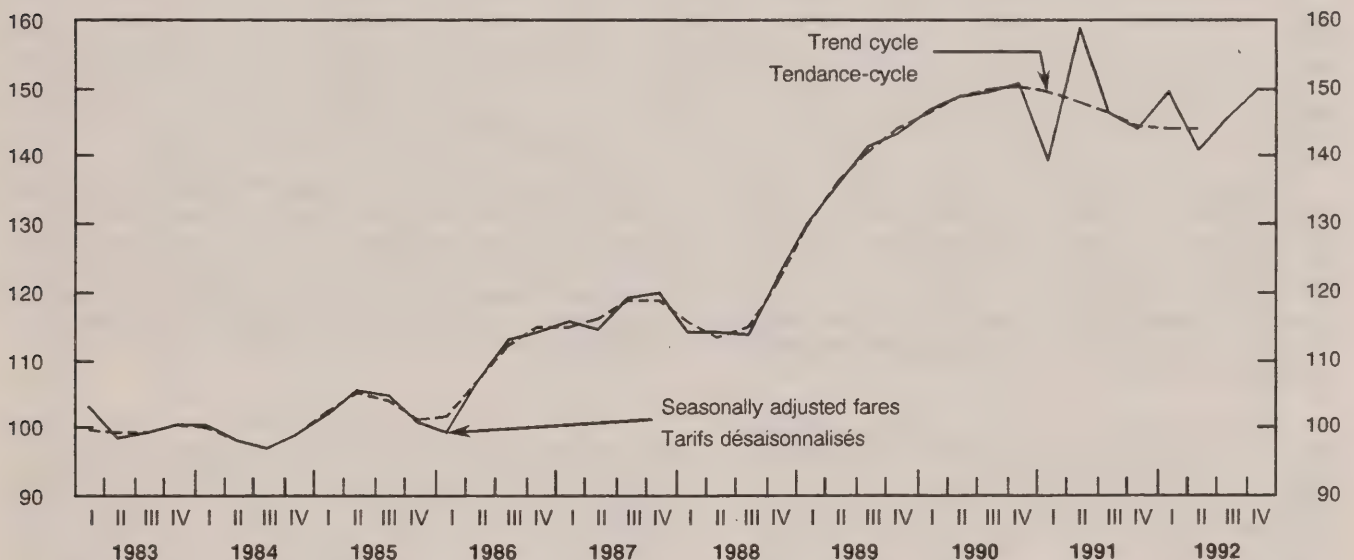
La saisonnalité n'est pas seulement une singularité des données qui gêne l'analyse théorique. Elle est un coût réel pour l'économie, à cause des inefficacités qu'elle représente. En ce qui concerne l'industrie du transport aérien, la saisonnalité représente un excès de la demande au troisième trimestre, ce qui engendre une hausse des prix, et elle implique une capacité non utilisée aux premier et quatrième trimestres, ce qui engendre une baisse des prix. Dans une économie idéale, les changements dans les niveaux de prix sont utilisés comme instrument pour stabiliser les insuffisances ou les excès de l'offre et de la demande. Lorsque l'offre et la demande se stabilisent, les prix se stabilisent également, ce qui réduit les possibilités de fluctuations de la capacité offerte et de la demande.

A perfectly efficient industry would have no seasonality left in its prices, as capacity would be perfectly matched to demand the year round. Before 1988 and deregulation, airlines were restricted in their ability to change capacity on a route, or to use price incentives to shift demand. One of the goals of deregulation was to give airlines this flexibility.

Une industrie parfaitement efficace ferait abstraction du phénomène saisonnier dans ses prix, puisque sa capacité serait parfaitement égale à la demande tout au long de l'année. Avant 1988 et la déréglementation, les compagnies aériennes faisaient face à des contraintes quant à la modification de la capacité sur une liaison ou quant à l'utilisation de primes pour influencer la demande. Un des buts de la déréglementation était de donner cette flexibilité aux compagnies aériennes.

Figure 2

Seasonally Adjusted Discount Air Fares and Trend Cycle by Quarter, 1983-1992



An analysis of the seasonal factors in Text Table 2 can reveal whether airlines have been able to achieve these efficiencies. The seasonal factors are produced by the X-11-ARIMA programme. They show in percentage terms how much, on average, the air fares in each quarter differ from the annual average fare.

Consider the seasonal factors for the third quarter in Text Table 2. From 1983 to 1986, third quarter fares invariably commanded an average 11.6% premium over the annual average fares. Since 1987, the premium has dropped every year. In 1992, the premium was only 5.9% above the annual average fare, about half the value before deregulation.

Figure 2

Tarifs réduits désaisonnalisés, et tendance-cycle par trimestre, 1983-1992

Une analyse des facteurs saisonniers figurant au tableau explicatif 2 permet de révéler si les compagnies aériennes ont pu réaliser ces rendements. Ces facteurs saisonniers sont produits par le programme X-11-ARIMA. La saisonnalité est exprimée en pourcentage. Les facteurs saisonniers indiquent donc l'écart, en pourcentage, des tarifs aériens moyens de chaque trimestre par rapport au tarif moyen annuel.

Considérons les facteurs saisonniers du troisième trimestre dans le tableau explicatif 2. De 1983 à 1986, les tarifs du troisième trimestre dépassaient, en moyenne, de 11,6% les tarifs moyens annuels. Depuis 1987, cet excédent a baissé chaque année. En 1992, il ne dépassait que de seulement 5,9% le tarif moyen annuel, ce qui représente environ la moitié de la valeur observée avant la déréglementation.

Text Table 2

Final Seasonal Factors for Seasonally Adjusted Domestic Discount Fares, by Quarter, 1983-1992

Year/ Année	I	II	III	IV
	%			
1983	94.65	99.66	111.76	94.14
1984	94.27	99.75	111.86	94.42
1985	93.82	99.73	111.82	95.09
1986	93.36	99.71	111.15	96.17
1987	93.32	99.54	110.04	97.31
1988	93.48	99.69	108.56	98.18
1989	93.99	97.70	107.54	98.58
1990	94.50	99.75	106.66	98.92
1991	95.06	99.43	106.27	99.15
1992	95.47	99.14	105.93	99.47

An equal and opposite trend emerges for the fourth quarter air fares. In 1983, fourth quarter discount fares had an average markdown of 5.9% below the annual average discount fare. Since 1987, the average markdown has narrowed to the point where it has practically vanished, the seasonal factor now being less than half of a percent below the annual average discount fare.

The conclusion is that, in this sense at least, the deregulation of airlines has produced precisely the results that economic theory would predict. Changes in price levels have produced shifts in both capacity and demand. This has resulted in much smaller seasonal price swings in 1992 than before deregulation, because of a better match between capacity and demand. All seasonal factors show signs of converging towards the annual average of 100%, thus indicating a genuine gain in real economic efficiency, with much less excess demand or underused capacity.

1992 Civil Aviation Results

by R. Lund

Although Canadian air carriers reported growth in their passenger operations during 1992, their financial results continued to be poor, with net losses doubling to \$868.7 million in 1992. Much of this increase is attributable to non-operating expenses and taxes, as the operating loss decreased by 6% to \$236 million in 1992. (Canadian Airlines International Ltd. [CAIL] did include a one-time federal fuel tax rebate of \$35 million in its operating expenses. Without this rebate, the operating loss would have increased in 1992.)

Tableau explicatif 2

Facteurs saisonniers finaux pour les tarifs réduits intérieurs désaisonnalisés, par trimestre, 1983-1992

Une tendance égale et opposée émerge au quatrième trimestre. En 1983, les tarifs réduits du quatrième trimestre étaient, en moyenne, 5,9% inférieurs au tarif réduit moyen annuel. Depuis 1987, cet écart s'est réduit au point de disparaître presque complètement. Au quatrième trimestre de 1992, le facteur saisonnier était de moins de un demi de un pourcent au-dessous du tarif réduit moyen annuel.

On peut conclure, du moins dans ce sens, que la déréglementation au niveau des compagnies aériennes a produit les résultats prédits par la théorie économique. Les changements dans les niveaux de prix ont engendré des déplacements à la fois de l'offre et de la demande. Ceci a entraîné des oscillations moindres dans les prix saisonniers en 1992 par rapport aux niveaux atteints avant la déréglementation, en raison d'une meilleure correspondance de l'offre et de la demande. Tous les facteurs saisonniers ont convergé vers une moyenne annuelle de 100%, ce qui indique un gain véritable dans l'efficacité économique réelle, avec une demande excédentaire et une capacité sous-utilisée beaucoup moindres.

Aviation civile – Résultats de 1992

par R. Lund

Bien que les transporteurs aériens canadiens aient déclaré une croissance de l'exploitation des passagers en 1992, les résultats financiers continuent d'être faibles, les pertes nettes ayant doublé pour atteindre \$868,7 millions en 1992. Cette hausse est en grande partie attribuable aux dépenses hors exploitation et aux impôts, les pertes d'exploitation ayant diminué de 6% pour s'établir à \$236 millions en 1992. (Les Lignes aériennes Canadien International Ltée LACI a en effet inclut un remboursement de \$35 millions de la taxe fédérale sur le carburant dans ses dépenses d'exploitation. Sans ce remboursement, les pertes d'exploitation auraient augmenté en 1992.)

Compared to the world's international air carriers, the operating performance (operating revenues minus operating expenses) of Canadian air carriers has typically been worse over the period 1988 to 1992. Figure 3 shows operating income in index form, with 1987 as the base year. Canadian air carriers are contrasted with the world's international carriers, which report to the International Civil Aviation Organization.

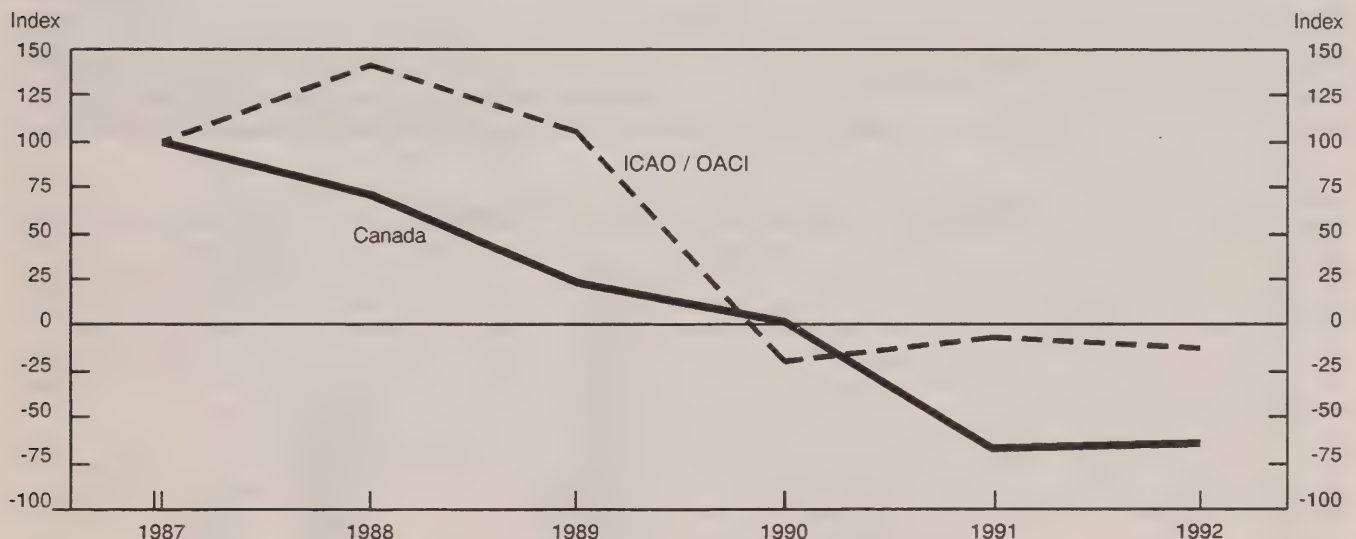
Comparativement aux transporteurs aériens internationaux mondiaux, les transporteurs aériens canadiens ont affiché un indice de rendement (recettes d'exploitation moins dépenses d'exploitation) typiquement plus faible au cours de la période 1988-1992. La figure 3 présente le revenu d'exploitation sous forme d'un indice, 1987 étant l'année de référence. On compare le rendement des transporteurs aériens canadiens à celui des transporteurs internationaux du reste du monde qui rendent compte à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Figure 3

Operating Performance Index, Canadian and ICAO Air Carriers, 1987-1992

Figure 3

Indice du rendement d'exploitation, transporteurs aériens canadiens et transporteurs membres de l'OACI, 1987-1992



Source: Statistics Canada, ICAO

Source: Statistique Canada, OACI

Compared to the late 1980's, Canadian air carriers have just had two years with substantial losses, both at the operating level and the net level. The magnitude of these losses is most notable when viewed over a longer term. There was only one year during the 1980's in which these carriers reported an operating loss. This occurred in 1982 when an operating loss of \$22 million was reported. The results of the last six years can be seen in Text Table 3.

Si l'on compare le rendement des transporteurs à celui observé à la fin des années 80, les transporteurs aériens canadiens n'ont enregistré des pertes considérables qu'au cours de deux années, tant au niveau de l'exploitation qu'à celui du revenu net. À plus long terme, ces pertes paraissent plus considérables. Dans les années 80, ces transporteurs n'ont déclaré des pertes d'exploitation que pour une seule année, soit en 1982 (pertes de \$22 millions). Le tableau explicatif 3 présente les résultats des six dernières années.

Text Table 3

Financial Statistics – Canadian Air Carriers,
Levels I - IV, 1987 - 1992

Year/ Année	Operating Revenue Recettes d'exploitation	Operating Expenses Dépenses d'exploitation	Operating Income Revenu d'exploitation	Net Income Revenu net
	\$'000,000	\$'000,000	\$'000,000	\$'000,000
1987	6,274	5,911	363	169
1988	7,137	6,880	257	120
1989	7,861	7,778	83	37
1990	8,241	8,236	5	(122)
1991	7,600	7,850	(250)	(427)
1992	7,536	7,772	(236)	(869)

Tableau explicatif 3

Statistiques financières – Transporteurs aériens
canadiens, niveaux I-IV, 1980-1992

Figure 4

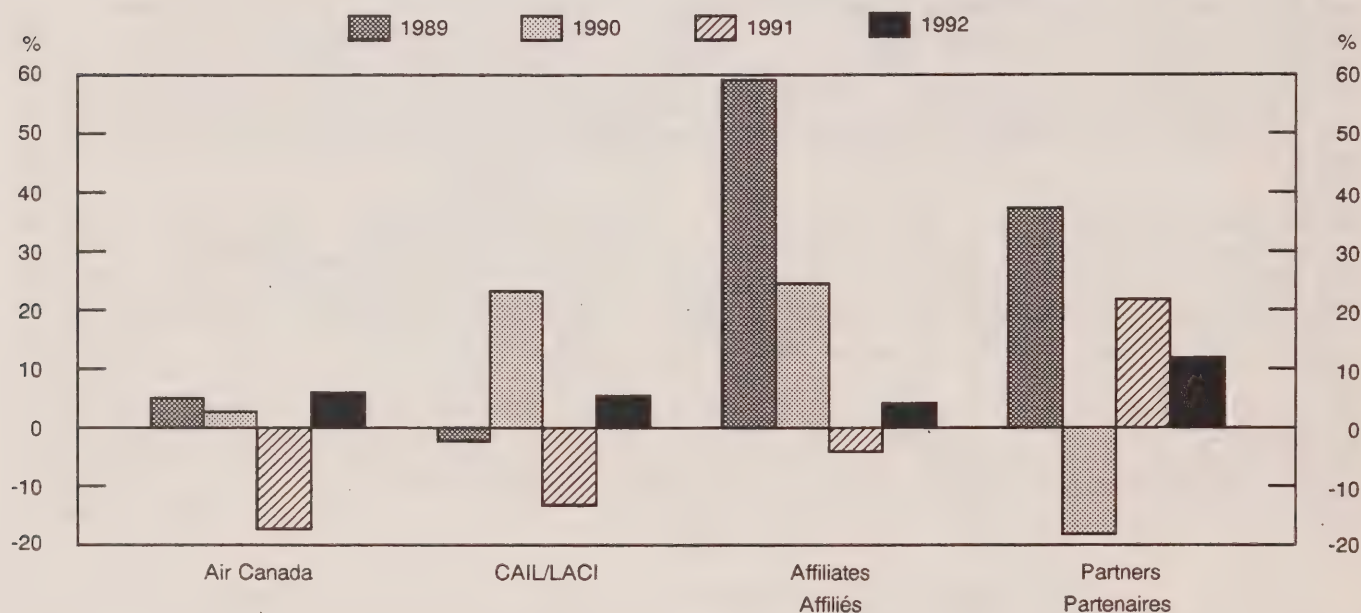
Percentage Change in Passenger-Kilometres,
Major Carriers and Affiliates, 1989-1992

Figure 4

Variation en pourcentage des passagers-kilomètres,
principaux transporteurs et affiliés, 1989-1992

Factors Contributing to the 1992 Net Loss

In 1992, the total of all non-operating items (including taxes) caused a deterioration of \$454.5 million in the net loss of the air carrier industry. Text Table 4 examines the components of this \$454.5 million.

Facteurs ayant contribué aux pertes nettes en 1992

En 1992, l'ensemble des postes hors exploitation (y compris les impôts) ont amené une détérioration du revenu net de \$454,5 millions au sein du secteur du transport aérien. Le tableau explicatif 4 présente les composantes de cette perte nette.

Text Table 4

Change in Non-operating Items, 1991 and 1992

	1991	1992	Deterioration Détérioration	Share of Total Part du total
	\$'000	\$'000	\$'000	%
Provision for Income Tax (refund)/ Provision au titre de l'impôt sur le revenu (remboursement)	(165,014)	8,110	173,123	38.1
Micellaneous income Expense*/ Recettes (dépenses) diverses*	(48,892)	(219,865)	170,973	37.6
Capital gains (losses)*/ Gains (pertes) de capital*	15,821	(56,386)	72,207	15.9
Interest Income*/ Revenus d'intérêts*	83,771	45,923	37,848	8.3
Interest Expense*/ Intérêts versés*	385,712	386,054	—	0.1
Total			454,493	100.0

* Level IV carriers do not file the accounts separately.

* Les transporteurs de niveau IV ne déclarent pas ces comptes séparément.

As can be seen in this table, the change in income tax caused much of the increase in the 1992 net loss. The major carriers, especially Air Canada, did not claim substantial tax refunds, as they did in 1991. Another major factor was the miscellaneous category. Included in this category in 1992 is an expense of \$199 million by CAIL due to restructuring costs. Air Canada noted that its interest income dropped due to lower interest rates, while its interest expense rose due to higher debts associated with fleet expansion. CAIL's interest expense decreased with the sale of surplus aircraft.

Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market – 1992

Text Table 5 below presents the operations of the Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) affiliate networks. The data for the families include the major carriers and their affiliates. Data contained in all categories of this table are a total of the four quarterly data filings. As such, passenger revenue data in this table may show slightly different values than those which are contained in carriers' annual income statements. Also, this table contains revisions to the previously released quarterly data. Finally, market share is given as a proportion of the operations of these carriers (the majors and affiliates) only, not the entire industry.

Tableau explicatif 4

Variation des postes hors exploitation, 1991 et 1992

	1991	1992	Deterioration Détérioration	Share of Total Part du total
	\$'000	\$'000	\$'000	%
Provision for Income Tax (refund)/ Provision au titre de l'impôt sur le revenu (remboursement)	(165,014)	8,110	173,123	38.1
Micellaneous income Expense*/ Recettes (dépenses) diverses*	(48,892)	(219,865)	170,973	37.6
Capital gains (losses)*/ Gains (pertes) de capital*	15,821	(56,386)	72,207	15.9
Interest Income*/ Revenus d'intérêts*	83,771	45,923	37,848	8.3
Interest Expense*/ Intérêts versés*	385,712	386,054	—	0.1
Total			454,493	100.0

Comme le montre le tableau, l'augmentation de la perte de revenu net enregistrée en 1992 est en grande partie attribuable à la variation de l'impôt sur le revenu. Les principaux transporteurs, surtout Air Canada, n'ont pas réclamé des remboursements d'impôt considérables comme ce fut le cas en 1991. La catégorie des dépenses diverses était un autre facteur important. En 1992, cette catégorie comportait une dépense de \$199 millions au titre de la restructuration de LACI. Air Canada a signalé que ses revenus d'intérêts ont chuté en raison de la baisse des taux d'intérêt, tandis que ses intérêts versés ont augmenté en raison de la hausse des dettes associées à l'accroissement du parc aérien. Les intérêts versés de LACI ont chuté avec la vente des avions excédentaires.

Principaux transporteurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers – 1992

Le tableau explicatif 5 ci-dessous présente le total des opérations pour le réseau d'affiliés d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI). Les données pour les groupes contiennent les deux transporteurs majeurs et leurs transporteurs affiliés. Les données de chaque catégorie de ce tableau correspondent à la sommation des données des quatre trimestres. Les données sur les recettes-passagers contenues dans ce tableau peuvent différer légèrement de celles contenues dans les états des recettes annuelles des transporteurs. Aussi, ce tableau contient des nombres rectifiés des données trimestrielles déjà publiées. Enfin, il fournit la part du marché en pourcentage des opérations de ces transporteurs seulement (principaux transporteurs et leurs affiliés), et non pour l'ensemble des entreprises du secteur.

Text Table 5

Scheduled Operations of the Major Canadian Families and Their Component Groups, 1992

Tableau explicatif 5

Activités régulières des principaux groupes canadiens et de leurs affiliés, 1992

		Air Canada	Canadian	Air Canada Connectors	Canadian Partners
		Air Canada	Canadien	Liaison Air Canada	Partenaires Canadien
Passengers – Passagers	'000	10,855	7,355	3,838	3,029
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-0.2	1.4	3.8	3.1
Market Share – Part du marché	%	43.3	29.3	15.3	12.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000 000	21 454	19 817	1 685	1 410
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	5.7	5.5	4.0	11.8
Market Share – Part du marché	%	48.4	44.7	3.8	3.2
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	32 580	30 063	3 610	3,037
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	8.4	1.0	4.3	8.1
Market Share – Part du marché	%	47.0	43.4	5.2	4.4
Passenger Revenue – Recettes-passagers	\$'000,000	2,245	2,061	459	352
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-1.6	1.1	1.4	2.7
Market Share – Part du marché	%	43.9	40.3	9.0	6.9
Hours Flown – Heures de vol	'000	335	267	231	203
Percentage change – Variation en pourcentage	%	5.0	-1.1	8.6	3.7
Market Share – Part du marché	%	32.4	25.7	22.3	19.6
		Air Canada Family	Canadian Family	Both Major Carriers	Both Affiliates
		Groupe Air Canada	Groupe Canadien	Principaux Transporteurs	Affiliés
Passengers – Passagers	'000	14,693	10,385	18,210	6,867
Percentage change – Variation en pourcentage	%	0.8	1.8	0.4	3.5
Market Share – Part du marché	%	58.6	41.4	72.6	27.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000 000	23 139	21 228	41 271	3 096
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	5.6	5.9	5.6	7.4
Market Share – Part du marché	%	52.2	47.8	93.0	7.0
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	36 190	33 100	62 643	6,647
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	8.0	1.6	4.7	6.0
Market Share – Part du marché	%	52.2	47.8	90.4	9.6
Passenger Revenue – Recettes-passagers	\$'000,000	2,704	2,414	4,306	812
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-1.1	1.4	-0.3	2.0
Market Share – Part du marché	%	52.8	47.2	84.1	15.9
Hours Flown – Heures de vol	'000	566	469	601	434
Percentage change – Variation en pourcentage	%	6.5	1.0	2.2	6.3
Market Share – Part du marché	%	54.6	45.4	58.1	41.9

Figure 4 shows the percentage changes for passenger-kilometres flown by the four groups (major carriers and affiliates) over the last four years. The most important factor in this series of data is the economic downturn which led to substantial declines in the operations of both Air Canada and CAIL in 1991. Both of these carriers recovered a portion of this in 1992. However, total passenger-kilometres in 1992 for these two carriers, at 41.3 billion, is well below the 1990 level of 46.1 billion. CAIL's growth in

La figure 4 fournit la variation en pourcentage du nombre de passagers-kilomètres parcourus par les quatre groupes (principaux transporteurs et leurs affiliés) au cours des quatre dernières années. Le facteur le plus important de cette série de données est le ralentissement économique qui a amené une baisse considérable des services d'exploitation menés par Air Canada et par LACI en 1991. Ces deux transporteurs ont récupéré une partie de cette baisse en 1992. Cependant, pour ces deux transporteurs le nombre de passagers-kilomètres enregistrés en 1992 (41,3 milliards) est bien

1990 was the result of taking over some of the operations of Wardair.

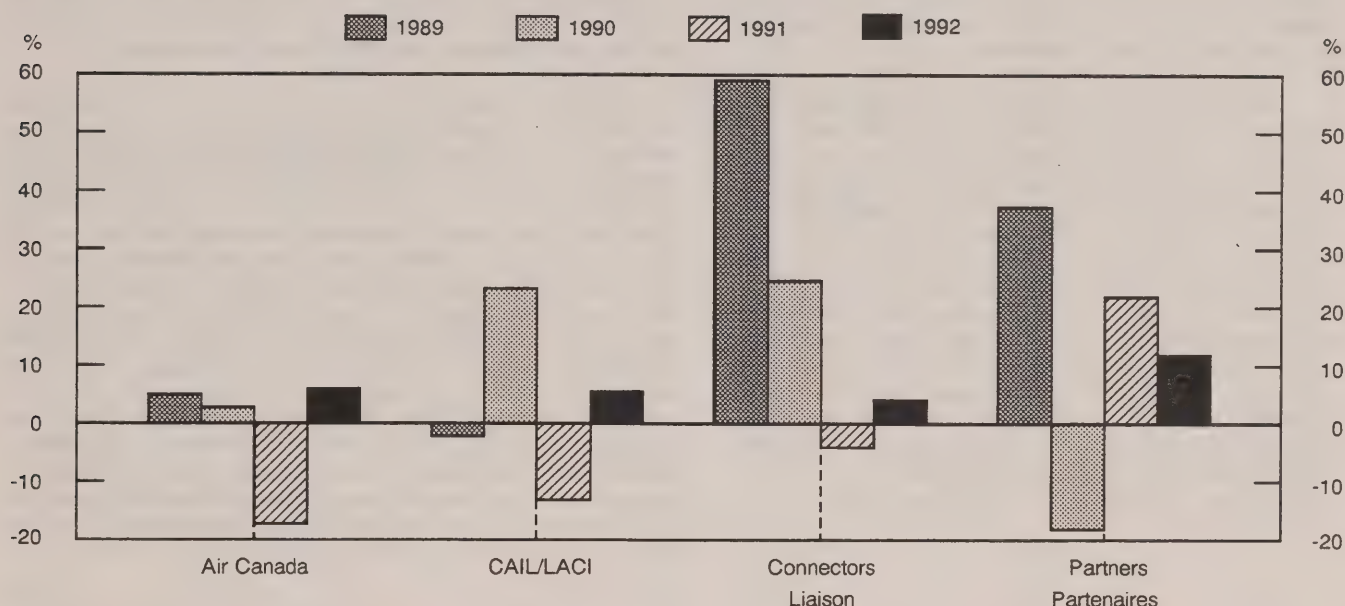
inférieur à celui enregistré en 1990 (46,1 milliards). La croissance de LACI observée en 1990 a été attribuée à la prise en charge de certains services d'exploitation de Wardair.

Figure 4

Percentage change in passenger-kilometres, major carriers and affiliates, 1989-1992

Figure 4

Variation en pourcentage des passagers-kilomètres, principaux transporteurs et affiliés, 1989-1992



In 1988, the affiliate networks were largely in place. Since then they have undergone substantial structural changes, but the size of their operations, viewed in terms of passenger-kilometres flown has increased by 73.9% between 1988 and 1992. The two affiliate networks have consistently picked up operations that were formerly performed by the major carriers and consequently have increased the size of their operations every year, including a 5.8% increase in 1991. Figure 4 reflects the main structural factors which have affected the data between 1990 and 1992. Inter-Canadien's operations were not included in the CAIL network between the first quarter of 1990 and the third quarter of 1991, as CAIL operated largely without an affiliate in Quebec. In the fourth quarter of 1991, Air Toronto left the Air Canada network and became part of the CAIL network.

These changes continue to have an impact on percentage growth in 1992. For example, the Air Canada affiliates were without Air Toronto for the complete year 1992, and yet they grew by 4%, indicating substantial growth by the remaining affiliates. The CAIL partners, operating the Ontario transborder routes previously held by an Air Canada connector, reported 11.8% growth in 1992. Their growth also included the impact of having Inter-Canadien as a partner for the whole year 1992.

En 1988, les réseaux de transporteurs affiliés étaient bien en place. Depuis, leur structure a été considérablement modifiée, mais la taille des services d'exploitation, mesurée en fonction du nombre de passagers-kilomètres parcourus, a augmenté de 73,9% de 1988 à 1992. Les deux réseaux ont continuellement pris en charge des services d'exploitation qui étaient menés auparavant par les principaux transporteurs, et ont, par conséquent, accru chaque année la taille de leurs opérations (gain de 5,8% en 1991). La figure 4 présente les principaux changements structuraux qui ont influé sur les données entre 1990 et 1992. Les opérations d'Inter-Canadien ne faisaient pas partie du réseau de LACI entre le premier trimestre de 1990 et le troisième trimestre de 1991, car LACI exploitait largement son réseau sans le concours d'un transporteur affilié au Québec. Au quatrième trimestre de 1991, Air Toronto a quitté le réseau d'Air Canada et s'est joint au réseau de LACI.

Ces changements ont continué d'influer sur la croissance en pourcentage observée en 1992. Ainsi, les transporteurs affiliés d'Air Canada ont exploité le réseau sans l'aide d'Air Toronto pour toute l'année 1992 et ont déjà enregistré un gain de 4%, ce qui traduit une forte croissance chez les autres transporteurs affiliés du réseau. Les partenaires de LACI, exploitant les routes transfrontalières en Ontario détenues auparavant par un affilié d'Air Canada, ont déclaré une progression de 11,8% en 1992. La participation d'Inter-Canadien comme partenaire tout au long de l'année 1992 a par ailleurs contribué à cette progression.

The Air Canada Connectors, for the purpose of this table in 1992, consisted of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario and NWT Air. The Canadian Partners, in 1992, were comprised of Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express and Time Air.

Competition For the Major Families

The data in Text Table 5 above represents scheduled services by Canadian air carriers, and examines the market share of the various groups as a proportion of total industry scheduled operations. Essentially, this allows for a comparison between the two families and their components.

Although most scheduled services are operated by the two families, the domestic market has been subject to competition from some large scheduled operations as well as charter carriers. These carriers compete with the major carriers using aircraft of 85 seats or more. Over the years 1988 to 1992, this group has included the scheduled operations of Wardair, Nationair and Intair, as well as the charter operations of Air Transat, Canada 3000, First Air, Nationair, Royal and others. Text Table 6 examines market share for passenger-kilometres in the domestic market, among this group, and the major families. For the purposes of this table, Wardair is not included in the non-family group. In total, the non-family group are roughly two-thirds of the size that Wardair reached at its peak in 1988 and 1989.

En 1992, la liaison d'Air Canada, aux fins du présent tableau, était constituée de: Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario et NWT Air. Les partenaires de Canadien étaient Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express et Time Air.

Concurrence au niveau des principaux groupes

Les données du tableau explicatif 5 ci-dessus portent sur les services réguliers des transporteurs aériens canadiens et présentent la part du marché des différents groupes, en pourcentage de l'ensemble des services réguliers du secteur. Essentiellement, ces données permettent de comparer les activités des deux groupes et de leurs composantes.

Bien que la plupart des services réguliers soient exploités par les deux groupes, le marché intérieur a fait l'objet d'une concurrence de la part de certains grands transporteurs de services réguliers et des transporteurs des services d'affrètement. Ces transporteurs font concurrence aux principaux transporteurs en exploitant des aéronefs de 85 sièges ou plus. De 1988 à 1992, ce groupe a été formé de Wardair, de Nationair et d'Intair (pour les services réguliers), ainsi que d'Air Transat, Canada 3000, First Air, Nationair, Royal et d'autres transporteurs (pour les services d'affrètement). Le tableau explicatif 6 fournit la part du marché au titre des passagers-kilomètres sur les vols intérieurs pour les transporteurs de ce groupe et pour les principaux groupes. Pour les fins de ce tableau, le groupe des transporteurs non affiliés exclut Wardair. Dans l'ensemble, le groupe des transporteurs non affiliés représente environ les deux tiers de la taille que Wardair avait atteinte en 1988 et en 1989, années où des records furent enregistrés.

Text Table 6

Domestic Operations (Passenger-kilometres) of the Competing Air Carrier Groups, 1988-1992

Tableau explicatif 6

Activités intérieures (passagers-kilomètres) des groupes de transporteurs aériens compétitifs, 1988-1992

Year Année	Non-Family Group Groupe des transporteurs non affiliés	Families Groupes	Share of Total - Part du total	
			Non-Family Group Groupe des transporteurs non affiliés	Families Groupes
	'000 000	'000 000	%	%
1988	23	21 422	0.1	99.9
1989	322	21 080	1.5	98.5
1990	1 305	22 416	5.5	94.5
1991	1 086	19 667	5.2	94.8
1992	1 543	19 885	7.2	92.8

Section 1

THE YEAR IN REVIEW

Table 1.1

Ratios – Canadian Air Carriers, Level I, 1992

Section 1

REVUE DE L'ANNÉE

Tableau 1.1

Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1992

		Total		Change
		1991	1992	Variation
				%
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.115	0.109	-5.2
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.384	0.371	-3.4
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.934	0.894	-4.3
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	135 892	144 677	6.5
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	94.56	94.67	...
Total assets to total liabilities – Total de l'actif par rapport au total du passif	%	119.70	104.96	...
Rate of return on investment – Taux de rendement de l'investissement	%	-1.36	-7.59	...
		Air BC	Air Canada	Canadian
				Time Air
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.281	0.105	0.104
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	2.995	0.365	0.354
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	2.662	0.849	0.864
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	149 616	139 893	149 683
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	118.26	92.13	95.62
Total assets to total liabilities – Total de l'actif par rapport au total du passif	%	117.37	107.75	97.17
Rate of return on investment – Taux de rendement de l'investissement	%	14.50	-5.93	-15.24

Table 1.2

Selected Economic and Demographic Indicators,
1992

Tableau 1.2

Indicateurs économiques et démographiques choisis,
1992

		1991	1992	Change Variation %
Population of Canada – Population du Canada	'000	27 000.4	27 408.9	1.5
Employed labour force (s.a.) – Population active occupée (dés.)	'000	12 340	12 240	-0.8
Disposable income ¹ – Revenu disponible ¹	\$'000'000	467 151	475 051	1.7
Per capita disposable income ¹ – Revenu disponible par habitant ¹	\$	17 301.6	17 332.0	0.2
Per capita trip spending (including fares) ² – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	..³	520	...
– International travel – Voyages internationaux	\$	569	592	4.0
Average spending per trip (including fares) – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport)				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	..³	101	...
– International travel – Voyages internationaux	\$	1 123	1 141	1.6
Average cost of air fares (Level I carriers) – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	180.8	177.9	-1.6
– International travel – Voyages internationaux	\$	340.5	339.8	-0.2
Consumer Price Index – Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
– All items – Ensemble		126.2	128.1	1.5
– Transportation – Transports		119.4	121.8	2.0
– Public transportation – Transport public		129.4	133.9	3.5
Travel price index – Indice des prix des voyages	1986 = 100		129.8	130.7
Air fare index (Level I carriers) – Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100			
– Domestic travel – Voyages intérieurs		144.5	140.3	-2.9
– International travel – Voyages internationaux		116.4	112.9	-3.0
Index of real domestic product (s.a.) – Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
– All industries – Toutes les industries		108.8	109.9	0.9
– Transport industry – Industrie du transport		102.3	101.7	-0.6
– Air transportation – Transport aérien		79.1	80.4	1.7
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product – Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie du transport	%	12.9	13.2	...

(s.a.) – seasonally adjusted. – (dés.) – désaisonnalisé.

¹ Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. – Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.² Includes international passenger fares. – Comprend le prix du transport des voyages internationaux.³ This figure is not available for the year 1991, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. For 1990, the per capita trip spending totalled \$527 and the average spending per trip, \$105. – Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1991, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans. Au cours de l'année 1990, les dépenses de voyage par habitant totalisaient \$527 et les dépenses moyennes par voyage, \$105.

Source: Canadian Economic Observer – L'observateur économique canadien.

Part I
COMMERCIAL AVIATION

Section 2
OPERATING STATISTICS

Table 2.1

Operating Statistics – Canadian Air Carriers, 1992

Partie I
AVIATION COMMERCIALE

Section 2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens, 1992

	Levels I-III			Levels I-IV		
	Niveaux I-III			Niveaux I-IV		
	1991	1992	Change Variation	1991	1992	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services						
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	104	104	-	282	264	-6.4
Passengers – Passagers	31 281	31 914	2.0	31 779	32 212	1.4
Goods carried – Marchandises transportées kg	603 392	596 942	-1.1	624 668	618 395	-1.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	57 952 961	62 108 262	7.2	58 077 168	62 182 829	7.1
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	5 795 296	6 210 826	7.2	5 807 717	6 218 283	7.1
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	1 564 865	1 493 316	-4.6	1 573 257	1 499 110	-4.7
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	7 360 161	7 704 142	4.7	7 380 974	7 717 393	4.6
Hours flown – Heures de vol	1 558	1 604	2.9	2 092	2 025	-3.2
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	25 934	26 194	1.0	26 105	26 244	0.5
Goods carried – Marchandises transportées kg	477 014	472 676	-0.9	479 075	474 303	-1.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	42 749 052	45 057 868	5.4	42 774 558	45 066 941	5.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	4 274 905	4 505 787	5.4	4 277 456	4 506 694	5.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	1 403 469	1 410 870	0.5	1 403 829	1 411 148	0.5
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	5 678 374	5 916 656	4.2	5 681 285	5 917 842	4.2
Hours flown – Heures de vol	1 164	1 218	4.6	1 193	1 236	3.6
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	5 348	5 720	7.0	5 674	5 968	5.2
Goods carried – Marchandises transportées kg	126 378	124 266	-1.7	145 593	144 092	-1.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	15 203 910	17 050 394	12.1	15 302 610	17 115 888	11.8
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 520 391	1 705 039	12.1	1 530 261	1 711 589	11.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	161 396	82 447	-48.9	169 427	87 962	-48.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 681 787	1 787 486	6.3	1 699 689	1 799 551	5.9
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	393	386	-1.8	572	519	-9.3
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	--	--	-80.4	327	271	-17.2
Hours flown: total – Heures de vol: total	393	386	-1.9	899	789	-12.2

¹ Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 2.2

Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1992

Tableau 2.2

Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1992

	Domestic		Transborder		Other international	
	Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
All services – Tous les services						
Passengers – Passagers	21 073	-0.8	5 434	2.4	5 705	9.2
Goods carried – Marchandises transportées kg	408 530	--	62 233	0.5	147 632	-4.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	22 312 650	2.5	9 426 061	5.8	30 444 117	11.1
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	2 231 265	2.5	942 606	5.8	3 044 412	11.1
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	482 742	-6.1	131 267	-5.6	885 101	-3.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	2 714 007	0.9	1 073 873	4.2	3 929 513	7.4
Hours flown – Heures de vol	1 598	-4.3	194	0.3	233	1.8
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	19 310	-1.3	3 532	0.2	3 402	12.7
Goods carried – Marchandises transportées kg	292 444	-2.9	37 504	-10.3	144 354	6.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	20 217 400	0.6	5 059 579	0.6	19 789 962	12.1
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	2 021 740	0.6	505 958	0.6	1 978 996	12.1
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	431 924	-3.5	108 042	-9.4	871 182	4.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	2 453 664	-0.1	614 000	-1.3	2 850 178	9.5
Hours flown – Heures de vol	953	4.0	138	-0.4	145	4.8
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	1 763	4.2	1 902	6.9	2 303	4.5
Goods carried – Marchandises transportées kg	116 085	8.2	24 729	22.9	3 278	-82.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	2 095 250	25.1	4 366 482	12.5	10 654 156	9.3
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	209 525	25.1	436 648	12.5	1 065 416	9.3
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	50 818	-23.7	23 225	17.1	13 919	-83.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	260 343	11.2	459 873	12.7	1 079 335	2.1
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	396	-12.1	56	1.9	67	0.7
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	250	-17.5	-	-	21	-13.2
Hours flown: total – Heures de vol: total	646	-14.3	56	1.9	88	-2.9

Table 2.3

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Level I, 1992**

Tableau 2.3

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, 1992**

		Total		Change
		1991	1992	Variation
		'000	'000	%
All services – Tous les services				
Passengers – Passagers		22 500	22 763	1.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg	403 747	394 325	-2.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		43 559 869	45 914 322	5.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		4 355 987	4 591 432	5.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 370 657	1 372 781	0.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		5 726 644	5 964 214	4.1
Hours flown – Heures de vol		771	803	4.2
Scheduled services – Services réguliers				
Passengers – Passagers		21 075	21 275	0.9
Goods carried – Marchandises transportées	kg	402 414	392 771	-2.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		40 144 842	42 463 158	5.8
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		62 204 510	65 247 766	4.9
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	64.54	65.08	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		4 014 484	4 246 316	5.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 366 207	1 367 443	0.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		5 380 691	5 613 759	4.3
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		9 381 705	9 713 904	3.5
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	57.35	57.79	...
Hours flown – Heures de vol		726	758	4.4
Charter services – Services d'affrètement				
Passengers – Passagers		1 425	1 488	4.4
Goods carried – Marchandises transportées	kg	1 333	1 554	16.5
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		3 415 027	3 451 164	1.1
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		341 503	345 116	1.1
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		4 450	5 338	20.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		345 952	350 455	1.3
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		45	45	-0.3
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		45	45	-0.3

Table 2.3

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Level I, 1992 – Concluded**

Tableau 2.3

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, 1992 – fin**

		Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
'000					
All services – Tous les services					
Passengers – Passagers		1 574	11 488	8 137	1 564
Goods carried – Marchandises transportées	kg	4 193	233 842	152 295	3 995
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		602 845	23 159 606	21 459 626	692 246
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		60 285	2 315 961	2 145 963	69 225
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 709	776 110	593 761	1 202
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		61 993	3 092 071	2 739 724	70 426
Hours flown – Heures de vol		88	350	291	74
Scheduled services – Services réguliers					
Passengers – Passagers		1 540	10 855	7 355	1 526
Goods carried – Marchandises transportées	kg	4 193	232 719	151 864	3 995
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		553 431	21 454 150	19 817 081	638 496
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		1 252 222	32 579 750	30 063 243	1 352 551
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	44.20	65.85	65.92	47.21
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		55 343	2 145 415	1 981 708	63 850
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 709	771 606	592 927	1 202
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		57 052	2 917 021	2 574 635	65 051
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		110 840	5 018 628	4 394 419	190 016
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	51.47	58.12	58.59	34.23
Hours flown – Heures de vol		86	335	267	71
Charter services – Services d'affrètement					
Passengers – Passagers		35	633	782	39
Goods carried – Marchandises transportées	kg	-	1 123	431	-
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		49 414	1 705 456	1 642 545	53 750
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		4 941	170 546	164 255	5 375
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		-	4 504	834	-
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		4 941	175 050	165 089	5 375
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		1	15	25	3
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		1	15	25	3

Table 2.4

Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Levels II-IV, 1992

Tableau 2.4

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens des niveaux II-IV, 1992

Air carrier level – Niveau du transporteur aérien						
	II		III		IV	
	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
All services – Tous les services						
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	20	-16.7	80	5.3	160	-10.1
Passengers – Passagers	7 835	1.6	1 317	22.7	298	-40.1
Goods carried – Marchandises transportées kg	130 045	-11.8	72 573	39.2	21 453	0.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	15 623 840	11.0	570 100	77.6	74 567	-40.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 562 384	11.0	57 010	77.6	7 457	-40.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	92 501	-47.5	28 034	55.7	5 794	-31.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 654 885	4.5	85 044	69.7	13 250	-36.3
Hours flown – Heures de vol	468	-1.1	333	6.1	421	-21.1
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	4 384	0.8	535	5.1	50	-70.7
Goods carried – Marchandises transportées kg	39 488	-22.3	40 416	70.2	1 627	-21.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	2 455 087	0.8	139 623	-17.7	9 073	-64.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	245 509	0.8	13 962	-17.7	907	-64.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	26 903	-13.2	16 523	163.2	278	-22.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	272 412	-0.7	30 486	31.1	1 186	-59.3
Hours flown – Heures de vol	343	1.1	117	17.2	18	-37.3
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	3 450	2.7	781	38.6	248	-24.1
Goods carried – Marchandises transportées kg	90 556	-6.3	32 156	13.3	19 826	3.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	13 168 753	13.2	430 476	184.8	65 494	-33.6
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 316 875	13.2	43 048	184.8	6 549	-33.6
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	65 598	-54.8	11 511	-1.9	5 515	-31.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 382 473	5.6	54 558	103.2	12 065	-32.6
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	125	-6.7	216	1.0	132	-25.9
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	-	-	--	-80.4	271	-17.1
Hours flown: total – Heures de vol: total	125	-6.7	216	0.9	403	-20.2

¹ Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 2.5

Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers Levels I-IV, 1992

Tableau 2.5

Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1992

	1991	1992	Change Variation
	No. – Nbre	No. – Nbre	%
Number of carriers – Nombre de transporteurs	66	65	-1.5
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	13 219	20 817	57.5
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	42	18	-57.1
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	4 852	5 409	11.5
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	1 359	451	-66.8
Quebec – Québec	59 495	30 465	-48.8
Ontario	26 585	10 222	-61.5
Manitoba	12 628	12 453	-1.4
Saskatchewan	5 334	1 421	-73.4
Alberta	35 071	31 100	-11.3
British Columbia – Colombie-Britannique	121 680	113 562	-6.7
Yukon	7 787	5 094	-34.6
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	21 583	26 451	22.6
Total	309 635	257 463	-16.8
International	23 690	20 572	-13.2
Total	333 325	278 035	-16.6

Section 3 FINANCIAL DATA

Table 3.1

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1992**

Section 3 DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-IV, 1992**

	1991	1992	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	5 908 460	5 880 782	-0.5
– Passengers – Passagers	5 298 712	5 281 277	-0.3
– Goods – Marchandises	609 748	599 505	-1.7
Charter services – Services d'affrètement	1 388 471	1 390 247	0.1
– Passengers – Passagers	1 231 647	1 233 515	0.2
– Goods – Marchandises	156 825	156 732	-0.1
Other flying services – Autres services aériens	46 172	32 968	-28.6
Subsidies – Subventions d'exploitation	5 350	6 185	15.6
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	251 992	227 841	-9.6
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	7 600 445	7 538 022	-0.8
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	98 091	98 193	0.1
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	2 785 777	2 716 880	-2.5
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	944 489	855 273	-9.4
General services and administration – Services généraux et administration	3 655 287	3 725 798	1.9
Depreciation – Dépréciation	366 431	377 380	3.0
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	7 850 075	7 773 525	-1.0
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(249 630)	(235 503)	-5.7
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	15 821	(56 386)	...
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	83 771	45 923	-45.2
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	385 712	386 054	0.1
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	(48 892)	(219 865)	349.7
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(342 327)	(624 951)	82.6
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(591 957)	(860 454)	45.4
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(165 014)	8 110	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(426 944)	(868 564)	103.4

¹ Excludes Level IV carriers. – Exclut les transporteurs de niveau IV.

² Includes the total for Level I-IV carriers. – Comprend le total des transporteurs des niveaux I-IV.

Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Level I, 1992**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, 1992**

	Total		Change Variation
	1991	1992	
	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	5 139 446	5 127 306	-0.2
– Passengers – Passagers	4 614 638	4 620 511	0.1
– Goods – Marchandises	524 808	506 795	-3.4
Charter services – Services d'affrètement	207 743	204 908	-1.4
– Passengers – Passagers	207 036	204 175	-1.4
– Goods – Marchandises	707	733	3.6
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	167 818	151 310	-9.8
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	5 515 007	5 483 523	-0.6
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	52 473	42 229	-19.5
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	1 828 335	1 770 709	-3.2
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	562 082	482 530	-14.2
General services and administration – Services généraux et administration	3 115 451	3 208 246	3.0
Depreciation – Dépréciation	274 214	288 787	5.3
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	5 832 554	5 792 500	-0.7
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(317 547)	(308 977)	-2.7
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	11 162	(32 917)	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	79 979	42 553	-46.8
Interest expenses – Intérêts versés	321 918	332 966	3.4
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(41 800)	(216 747)	418.5
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(272 578)	(540 078)	98.1
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(590 125)	(849 055)	43.9
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(172 167)	(4 420)	-97.4
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(417 958)	(844 635)	102.1

Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Level I, 1992 – Concluded**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, 1992 – fin**

	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
	\$ '000			
Operating revenues – Recettes d'exploitation				
Scheduled services – Services réguliers	160 558	2 530 910	2 270 692	165 146
– Passengers – Passagers	155 441	2 249 580	2 061 002	154 488
– Goods – Marchandises	5 117	281 330	209 690	10 658
Charter services – Services d'affrètement	4 441	95 581	95 896	8 989
– Passengers – Passagers	4 441	94 848	95 896	8 989
– Goods – Marchandises	-	733	-	-
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	775	75 608	74 927	-
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	165 774	2 702 098	2 441 516	174 135
Operating expenses – Dépenses d'exploitation				
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	3 333	26 882	11 515	498
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	47 203	850 523	814 233	58 749
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	24 434	270 289	161 237	26 571
General services and administration – Services généraux et administration	59 075	1 615 376	1 464 544	69 250
Depreciation – Dépréciation	6 132	169 772	101 884	10 999
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	140 178	2 932 842	2 553 413	166 067
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	25 596	(230 743)	(111 897)	8 068
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation				
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	143	(29 205)	(3 339)	(517)
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	418	35 091	6 354	690
Interest expenses – Intérêts versés	30 255	193 003	95 274	14 435
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	1 340	(38 389)	(179 425)	(273)
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(28 354)	(225 506)	(271 684)	(14 535)
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(2 757)	(456 249)	(383 581)	(6 467)
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(701)	(2 371)	1 421	(2 769)
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(2 057)	(453 878)	(385 002)	(3 698)

Table 3.3
Income Statement – Canadian Air Carriers,
Levels II-IV, 1992

Tableau 3.3
État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux II-IV, 1992

	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
	II		III		IV	
	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	650 227	-1.6	98 155	12.1	5 094	-75.7
– Passengers – Passagers	592 696	-0.4	63 898	-8.4	4 171	-78.3
– Goods – Marchandises	57 531	-12.1	34 257	92.9	923	-47.7
Charter services – Services d'affrètement	646 103	1.8	158 647	10.8	380 589	-5.5
– Passengers – Passagers	606 493	3.1	132 788	7.8	290 059	-7.3
– Goods – Marchandises	39 609	-14.7	25 859	29.6	90 531	0.9
Other flying services – Autres services aériens	11 835	-33.2	14 099	147.3	7 034	-69.1
Subsidies – Subventions d'exploitation	4 297	10.6	1 860	34.6	27	-67.3
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	27 283	-20.6	33 028	-0.9	16 220	-1.5
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 339 745	-0.9	305 789	12.8	408 964	-11.7
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	21 355	73.2	9 475	24.0	25 134	-2.0
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	622 679	-0.8	145 067	6.8	178 426	-7.9
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	219 824	-4.4	68 252	24.6	84 667	-13.4
General services and administration – Services généraux et administration	399 608	-2.2	54 569	13.0	63 376	-23.5
Depreciation – Dépréciation	49 028	-5.3	14 446	8.0	25 119	-7.2
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 312 493	-1.3	291 809	12.3	376 723	-11.8
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	27 252	30.2	13 980	25.1	32 241	-10.0
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	(22 140)	...	(1 328)	...	-	-
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	2 505	-16.3	865	8.3	-	-
Interest expenses – Intérêts versés	46 257	-17.1	6 830	-14.4	-	-
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(797)	-90.7	(2 321)	...	-	-
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(66 689)	13.3	(9 615)	169.7	(8 570)	17.1
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(39 437)	4.0	4 366	-42.6	23 671	-16.9
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	6 722	...	1 342	-10.1	4 465	-33.8
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(46 159)	25.2	3 023	-50.6	19 207	-11.7

Table 3.4

**Income Statement – Canadian Air Carriers
Operating Helicopters Only, Levels I-IV, 1992**

Tableau 3.4

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement,
1992**

	1991	1992	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services ¹ – Services réguliers ¹	x	x	...
– Passengers – Passagers	x	x	...
– Goods – Marchandises	x	x	...
Charter services – Services d'affrètement	285 949	288 461	0.9
– Passengers – Passagers	226 411	221 973	-2.0
– Goods – Marchandises	59 297	66 487	11.7
Other flying services – Autres services aériens	59 539	3 764	-80.6
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	6 622	6 642	0.3
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	311 939	298 866	-4.2
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	21 786	19 259	-11.6
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	119 680	120 436	0.6
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	73 783	68 325	-7.4
General services and administration – Services généraux et administration	51 134	45 788	-10.5
Depreciation – Dépréciation	17 343	16 396	-5.5
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	283 725	270 203	-4.8
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	28 214	28 663	1.6
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net ² – Gains (pertes) de capital, nets ²	-	-	-
Interest and discount income ² – Revenus d'intérêts et d'escomptes ²	-	-	-
Interest expenses ² – Intérêts versés ²	-	-	-
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ² – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ²	-	-	-
Total non-operating income (expenses), net³ – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets³	(5 052)	(6 663)	31.9
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	23 162	22 000	-5.0
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	5 515	3 656	-33.7
Net income (loss) – Revenu (perte) net	17 647	18 344	4.0

¹ Scheduled revenues have been combined with charter revenues to preserve the confidentiality of individual air carrier. – Les recettes pour les services réguliers ont été imputées aux recettes pour les services d'affrètement afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

² Excludes Level IV carriers. – Exclut les transporteurs de niveau IV.

³ Includes the total for Level I-IV carriers. – Comprend le total des transporteurs des niveaux I-IV.

Table 3.5

**Income Statement by Province of Domicile –
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1992**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1992**

	Newfoundland ³		Prince Edward Island		Nova Scotia ³	
	Terre-neuve ³		Île-du-Prince- Édouard		Nouvelle- Écosse ³	
	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	191 464	-0.5	-	-	x	...
– Passengers – Passagers	184 012	-1.6	-	-	x	...
– Goods – Marchandises	7 451	36.5	-	-	x	...
Charter services – Services d'affrètement	137 931	1.4	-	-	x	...
– Passengers – Passagers	113 063	2.2	-	-	x	...
– Goods – Marchandises	24 868	-2.3	-	-	x	...
Other flying services – Autres services aériens	9 130	...	-	-	x	...
Subsidies – Subventions d'exploitation	1 028	-24.4	-	-	x	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	2 999	50.8	-	-	x	...
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	342 552	3.2	-	-	x	...
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	14 109	18.9	-	-	x	...
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	152 334	5.9	-	-	x	...
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	64 051	3.5	-	-	x	...
General services and administration – Services généraux et administration	80 168	-3.8	-	-	x	...
Depreciation – Dépréciation	10 943	-14.4	-	-	x	...
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	321 603	2.5	-	-	x	...
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	20 949	16.2	-	-	x	...
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	-	-100.0	-	-	x	...
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	12	-63.2	-	-	x	...
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	3 175	-54.4	-	-	x	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploita- tion, nets ¹	(2 429)	445.9	-	-	x	...
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(11 797)	-15.8	-	-	x	...
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	9 152	127.2	-	-	x	...
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	2 467	-6.5	-	-	x	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	6 686	381.6	-	-	x	...

See notes at end of table. – Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.5

**Income Statement by Province of Domicile –
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1992 – Continued**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1992 – suite**

	New Brunswick		Quebec		Ontario	
	Nouveau-Brunswick		Québec			
	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	-	-	180 876	-6.4	265 590	-1.3
– Passengers – Passagers	-	-	160 670	-1.9	234 322	-2.8
– Goods – Marchandises	-	-	20 206	-31.4	31 268	11.4
Charter services – Services d'affrètement	-	-	495 714	-0.8	259 447	0.3
– Passengers – Passagers	-	-	487 224	1.4	232 961	3.0
– Goods – Marchandises	-	-	8 489	-55.5	26 487	-18.8
Other flying services – Autres services aériens	-	-	15 491	15.7	2 294	-76.7
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	3 949	0.7	204	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	-	-	19 806	-51.8	21 761	81.2
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	-	-	715 835	-4.7	549 296	-0.1
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	-	-	4 835	-43.3	20 510	114.8
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	-	-	356 786	-6.8	246 231	-0.8
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	-	-	123 011	-0.5	82 144	-9.7
General services and administration – Services généraux et administration	-	-	196 306	-12.1	160 193	-8.5
Depreciation – Dépréciation	-	-	22 333	-5.5	32 209	0.9
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	-	-	703 271	-6.1	541 287	0.5
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	-	-	12 564	357.7	8 009	-26.5
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	-	-	(3 055)	...	(21 542)	313.3
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	-	-	2 520	-20.0	340	47.6
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	-	-	14 055	-8.9	25 157	-14.9
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploi- tation, nets ¹	-	-	(1 205)	...	983	...
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	-	-	(15 268)	735.3	(46 598)	14.2
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	-	-	(2 703)	...	(38 589)	29.0
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	-	-	3 211	63.1	4 749	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	-	-	(5 915)	462.0	(43 338)	50.4

See notes at end of table. – Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.5

**Income Statement by Province of Domicile –
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1992 – Continued**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1992 – suite**

	Manitoba		Saskatchewan ⁴		Alberta ⁴	
	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	37 068	-17.6	x	...	x	...
– Passengers – Passagers	26 265	-21.2	x	...	x	...
– Goods – Marchandises	10 803	-7.4	x	...	x	...
Charter services – Services d'affrètement	29 508	-8.3	18 739	-9.1	45 933	-9.8
– Passengers – Passagers	19 634	-9.5	13 955	-19.7	19 707	-29.5
– Goods – Marchandises	9 874	-6.0	4 785	47.7	26 225	14.1
Other flying services – Autres services aériens	258	-40.1	1 656	-21.0	602	200.6
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-	260	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	3 891	-14.9	1 248	-27.7	2 051	-7.6
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	70 726	-13.9	21 642	-11.4	48 846	-8.5
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	1 083	10.1	1 041	-17.5	1 473	141.5
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	24 042	-9.3	11 467	-0.8	22 369	-10.3
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	21 023	-7.9	4 708	-11.8	9 981	-0.2
General services and administration – Services généraux et administration	17 681	-11.2	3 403	-25.2	7 623	-17.3
Depreciation – Dépréciation	4 661	-11.9	1 596	12.8	2 955	-14.2
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	68 490	-7.8	22 216	-7.9	44 400	-7.9
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	2 236	-71.8	(573)	...	4 446	-13.4
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	(209)	...	642	127.6	-	-100.0
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	56	368.4	71	-26.8	22	-25.7
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	884	-39.8	218	-47.3	191	95.3
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploi- tation, nets ¹	635	-36.1	162	-50.4	321	881.1
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(662)	-25.2	724	105.1	334	492.2
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	1 573	-77.7	150	-77.1	4 780	-7.9
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	70	-94.5	(84)	...	231	-63.4
Net income (loss) – Revenu (perte) net	1 503	-74.0	234	-58.1	4 549	-0.2

See notes at end of table. – Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.5

**Income Statement by Province of Domicile –
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1992 – Concluded**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1992 – fin**

	British Columbia		Yukon ⁴		Northwest Territories	
	Colombie- Britannique				Territoires du Nord-Ouest	
	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	25 007	5.7	x	...	33 659	-12.0
– Passengers – Passagers	22 880	4.7	x	...	26 815	-11.9
– Goods – Marchandises	2 127	17.8	x	...	6 844	-12.7
Charter services – Services d'affrètement	163 312	18.0	10 264	-12.6	44 303	11.7
– Passengers – Passagers	107 092	0.4	7 980	-11.2	33 524	7.1
– Goods – Marchandises	56 220	77.0	2 284	-17.1	10 779	28.8
Other flying services – Autres services aériens	3 351	-83.1	-	-	185	-53.8
Subsidies – Subventions d'exploitation	741	984.9	-	-	2	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	22 351	23.0	488	-4.2	1 936	4.1
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	214 763	7.3	10 752	-12.3	80 086	-0.1
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	9 966	9.8	862	-14.3	2 086	-23.9
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	93 904	15.3	5 177	-9.2	33 863	4.5
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	52 054	0.3	2 265	6.7	13 507	-2.1
General services and administration – Services généraux et administration	31 044	-10.7	2 194	-4.2	18 941	-5.9
Depreciation – Dépréciation	10 765	6.4	365	-33.1	2 765	-9.7
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	197 734	6.0	10 863	-6.9	71 162	-0.4
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	17 029	26.1	(111)	...	8 924	1.6
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	656	138.5	3	...	36	-92.7
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	323	54.2	-	-91.8	26	-16.0
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	1 968	62.0	41	-52.4	7 397	-13.7
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploi- tation, nets ¹	(1 594)	-53.7	-	-	9	-55.0
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(3 899)	-4.9	(115)	-66.6	(7 592)	-7.3
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	13 131	39.6	(226)	...	1 333	122.0
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	1 372	-22.7	22	-65.3	492	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	11 759	54.0	(248)	...	841	6.0

¹ Excludes Level IV carriers. – Exclut les transporteurs de niveau IV.

² Includes the total for Level II-IV carriers. – Comprend le total des transporteurs des niveaux II-IV.

³ Data for Nova Scotia and Newfoundland have been combined to preserve the confidentiality of individual air carrier. – Les données pour la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve ont été combinées afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

⁴ Scheduled revenues have been combined with charter revenues to preserve the confidentiality of individual air carrier. – Les recettes pour les services réguliers ont été imputées aux recettes pour les services d'affrètement afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

Table 3.6

Passenger and Goods Revenue, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1992

Tableau 3.6

Recettes-passagers et recettes-marchandises par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1992

	Passenger revenue			Goods revenue		
	Recettes-passagers			Recettes-marchandises		
	1991	1992	Change Variation	1991	1992	Change Variation
	\$'000	\$'000	%	\$'000	\$'000	%
Domestic – Intérieur						
Newfoundland – Terre-Neuve	125 313	117 542	-6.2	11 605	11 835	2.0
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	17 134	14 219	-17.0	1 250	3 122	149.8
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	168 882	158 799	-6.0	16 365	12 475	-23.8
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	69 732	64 630	-7.3	5 546	2 724	-50.9
Quebec – Québec	1 067 877	1 028 297	-3.7	89 142	67 877	-23.9
Ontario	1 744 338	1 759 129	0.8	168 547	143 221	-15.0
Manitoba	205 111	178 981	-12.7	32 399	24 480	-24.4
Saskatchewan	138 707	120 000	-13.5	8 910	10 076	13.1
Alberta	611 927	564 402	-7.8	58 364	60 398	3.5
British Columbia – Colombie-Britannique	823 789	838 872	1.8	78 495	97 172	23.8
Yukon	27 825	32 076	15.3	2 602	2 284	-12.2
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	100 399	106 750	6.3	27 766	36 685	32.1
Total	5 101 035	4 983 696	-2.3	500 991	472 348	-5.7
International	1 429 324	1 531 096	7.1	265 582	283 888	6.9
Total	6 530 359	6 514 792	-0.2	766 572	756 237	-1.3

Note: The provincial data are estimates only. Refer to the Section 'Notes to Users' for information on the methodology used. – Les données provinciales sont seulement des estimés. Se reporter à la Section 'Notes aux utilisateurs' pour des précisions sur la méthodologie utilisée.

Table 3.7

**Balance Sheet – Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1992**

Tableau 3.7

**Bilan – Transporteurs aériens canadiens des
niveaux I-IV, 1992**

	1991	1992	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Assets – Actif			
Current assets – Actif à court terme	1 824 467	1 711 775	-6.2
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	715 027	506 776	-29.1
Operating property and equipment – Biens et équipements d'exploitation	6 617 552	6 936 038	4.8
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	1 812 051	1 805 674	-0.4
Operating equipment under capital lease – Biens et équipements d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	256 793	219 958	-14.3
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	62 178	66 683	7.2
Non-operating property and equipment – Biens et équipements hors exploitation	844 707	347 378	-58.9
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	263 960	229 254	-13.1
Deferred charges – Frais reportés	627 621	766 602	22.1
Total assets – Total de l'actif	8 747 978	8 386 916	-4.1
Liabilities and capital – Passif et capital			
Current liabilities – Passif à court terme	1 947 637	2 008 593	3.1
Advances from associated companies and/ or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	391 338	433 427	10.8
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	3 522 881	3 842 339	9.1
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	132 621	117 602	-11.3
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	120 629	106 969	-11.3
Other deferred credits – Autres crédits reportés	236 905	340 460	43.7
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	55 692	50 710	-8.9
Other provisions – Autres provisions	840 992	882 959	5.0
Total liabilities – Total du passif	7 248 695	7 783 058	7.4
Shareholders equity (incorporated carriers) – Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	267	244	-8.6
Capital stock – Capital-actions	1 097 876	1 088 041	-0.9
Other paid-in capital – Autre capital versé	419 122	423 490	1.0
Retained earnings – Bénéfices non répartis	(23 305)	(912 991)	...
Reserves – Réserves	5 590	5 318	-4.9
Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires	1 499 282	603 858	-59.7
Proprietorship or partnership accounts – Comptes de particulier ou de société			
Number of carriers included ² – Nombre de transporteurs inclus ²	-	-	-
Balance year-end² – Solde à la fin de l'année²	-	-	-
Total liabilities and capital – Total du passif et du capital	8 747 978	8 386 916	-4.1

¹ Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.² Data are included with the "incorporated carriers" in order to preserve carrier confidentiality. – Les données ont été imputées au compte "transporteurs constitués en société" afin de préserver la confidentialité des transporteurs.

Table 3.8

Balance Sheet – Canadian Air Carriers, Level I, 1992

Tableau 3.8

Bilan – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1992

	Total	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
	\$ '000				
Assets – Actif					
Current assets – Actif à court terme	1 284 496	52 416	801 063	395 403	35 614
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	423 417	2 916	388 501	32 000	-
Operating-Flight equipment – Équipement de vol	3 825 840	146 825	2 330 880	1 111 487	236 648
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	643 080	16 974	518 026	71 262	36 817
Operating-Ground property and equipment – Biens et équipement d'exploitation au sol	1 792 410	6 185	1 351 192	421 838	13 195
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	814 455	2 588	619 104	186 266	6 497
Operating under capital lease – Flight equipment – Équipement de vol loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	102 300	-	-	102 300	-
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	44 500	-	-	44 500	-
Operating under capital lease – Ground property and equipment – Biens et équipements d'exploitation au sol loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	800	-	-	800	-
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	800	-	-	800	-
Non-operating property and equipment – Biens et équipements hors exploitation	281 030	-	281 030	-	-
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	207 301	-	207 301	-	-
Deferred charges – Frais reportés	739 303	5 690	592 995	140 618	-
Total assets – Total de l'actif	6 739 460	194 469	4 401 229	1 901 618	242 143
Liabilities and capital – Passif et capital					
Current liabilities – Passif à court terme	1 599 204	47 114	704 004	816 198	31 888
Advances from associated companies and/or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	285 085	-	-	275 000	10 085
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	3 224 870	117 022	2 218 426	741 421	148 001
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	83 188	-	-	83 188	-
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	22 091	1 547	-	-	20 544
Other deferred credits – Autres crédits reportés	322 566	-	279 646	40 040	2 880
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	1 214	-	-	1 214	-
Other provisions – Autres provisions	882 755	-	882 755	-	-
Total liabilities – Total du passif	6 420 973	165 683	4 084 831	1 957 061	213 398
Shareholders equity – Avoir des actionnaires					
Capital stock – Capital-actions	845 490	27 941	563 164	220 824	33 561
Other paid-in capital – Autre capital versé	396 166	-	-	396 166	-
Retained earnings – Bénéfices non répartis	(923 169)	845	(246 765)	(672 433)	(4 816)
Reserves – Réserves	-	-	-	-	-
Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires	318 486	28 786	316 398	(55 443)	28 745
Total liabilities and capital – Total du passif et du capital	6 739 460	194 469	4 401 229	1 901 618	242 143

Table 3.9

**Balance Sheet – Canadian Air Carriers
Operating Helicopters Only, Levels I-IV, 1992**

Tableau 3.9

**Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux
I-IV exploitant des hélicoptères seulement, 1992**

	1991	1992	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Assets – Actif			
Current assets – Actif à court terme	103 284	108 380	4.9
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	30 558	31 885	4.3
Operating property and equipment – Biens et équipements d'exploitation	298 692	311 592	4.3
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	87 529	96 411	10.1
Operating equipment under capital lease – Biens et équipements d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	10 350	6 859	-33.7
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	1 558	1 498	-3.9
Non-operating property and equipment – Biens et équipements hors exploitation	6 174	8 780	42.2
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	1 446	3 105	114.7
Deferred charges – Frais reportés	4 650	5 119	10.1
Total assets – Total de l'actif	363 175	371 600	2.3
Liabilities and capital – Passif et capital			
Current liabilities – Passif à court terme	64 572	59 078	-8.5
Advances from associated companies and/ or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	11 288	10 325	-8.5
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	125 173	127 871	2.2
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	10 260	9 757	-4.9
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	35 293	38 389	8.8
Other deferred credits – Autres crédits reportés	5 890	6 200	5.3
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	7 197	5 767	-19.9
Other provisions – Autres provisions	-	160	...
Total liabilities – Total du passif	259 673	257 547	-0.8
Shareholders equity (incorporated carriers) – Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	61	57	-6.6
Capital stock – Capital-actions	54 188	60 748	12.1
Other paid-in capital – Autre capital versé	3 181	5 657	77.8
Retained earnings – Bénéfices non répartis	45 907	46 949	2.3
Reserves – Réserves	225	700	210.7
Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires	103 501	114 054	10.2
Proprietorship or partnership accounts – Comptes de particulier ou de société			
Number of carriers included – Nombre de transporteurs inclus	-	-	-
Balance year-end – Solde à la fin de l'année	-	-	-
Total liabilities and capital – Total du passif et du capital	363 175	371 600	2.3

¹ Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 3.10

**Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers,
Levels I and II, 1992**

Tableau 3.10

**Dépenses d'exploitation directes des aéronefs –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II,
1992**

	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
	Total		I		II	
	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	24	-11.1	4	-	20	-13.0
Aircraft operations – Frais d'exploitation des aéronefs						
Flight crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant technique	525 969	-3.0	433 108	-2.8	92 861	-3.8
Aircraft fuel and oil – Huile et carburant d'aéronef	995 580	-11.4	761 011	-12.8	234 569	-6.6
Landing and navigation fees – Droits d'atterrissage et de navigation	238 238	8.3	148 092	6.1	90 145	12.0
Aircraft insurance – Assurances d'aéronefs	24 358	29.4	13 675	64.8	10 682	1.6
Aircraft rental – Location d'aéronefs	552 749	13.1	382 323	17.0	170 426	5.1
Other expenses – Autres dépenses	56 495	-9.1	32 500	-7.2	23 995	-11.5
Total	2 393 387	-2.6	1 770 709	-3.2	622 679	-0.8
Maintenance – Flight equipment – Frais d'entretien – Équipement de vol						
Labour wages and salaries – Salaires et traitements de la main-d'oeuvre	244 989	-8.2	203 686	-7.2	41 303	-13.2
Materials and supplies – Matériel et approvisionnements	175 135	-10.1	120 203	-12.1	54 932	-5.2
Purchased repair services – Services d'entretien effectués ailleurs	132 340	-5.0	71 774	-11.5	60 567	4.1
Other expenses – Autres dépenses	107 762	-26.1	79 712	-32.3	28 050	-0.1
Provisions for overhauls – Provisions pour révisions	42 128	-6.5	7 156	2.6	34 972	-8.1
Total	702 354	-11.3	482 530	-14.2	219 824	-4.4
In-flight service – Service de vol						
Cabin crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant	352 166	0.9	307 194	1.3	44 972	-1.8
Passenger food and supplies – Fournitures et vivres pour les passagers	351 711	-2.9	300 951	-2.0	50 760	-8.0
Passenger liability insurance – Assurances-responsabilité-passagers	10 833	45.9	8 317	75.3	2 516	-6.2
Other expenses – Autres dépenses	97 144	1.9	90 080	-2.6	7 064	152.5
Total	811 854	-0.3	706 542	-0.2	105 312	-1.0
Depreciation – Flight equipment – Amortissement – Équipement de vol	213 610	-2.4	179 860	-3.2	33 750	2.2
Interest expenses – Flight equipment – Frais d'intérêt – Équipement de vol	138 385	-9.4	101 922²	-7.0	36 463	-15.5
Total direct flying expenses – Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	4 259 591	-3.9	3 241 563	-4.5	1 018 027	-2.1

¹ Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.² Interest expenses for Air Canada are not included. – Frais d'intérêt pour Air Canada ne sont pas inclus.

Table 3.11

**Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers,
Level I, 1992**

Tableau 3.11

**Dépenses d'exploitation directes des aéronefs –
Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1992**

	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
	\$'000			
Aircraft operations – Frais d'exploitation des aéronefs				
Flight crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant technique	19 481	212 204	188 986	12 436
Aircraft fuel and oil – Huile et carburant d'aéronef	21 531	395 275	319 791	24 413
Landing and navigation fees – Droits d'atterrissage et de navigation	3 875	94 934	45 873	3 410
Aircraft insurance – Assurances d'aéronefs	966	5 820	5 930	959
Aircraft rental – Location d'aéronefs	-	119 406	251 947	10 970
Other expenses – Autres dépenses	1 350	22 884	1 706	6 561
Total	47 203	850 523	814 233	58 749
Maintenance – Flight equipment – Frais d'entretien – Équipement de vol				
Labour wages and salaries – Salaires et traitements de la main-d'oeuvre	6 867	109 042	79 793	7 984
Materials and supplies – Matériel et approvisionnements	3 248	67 338	44 249	5 368
Purchased repair services – Services d'entretien effectués ailleurs	12 048	33 499	26 227	-
Other expenses – Autres dépenses	2 272	60 409	10 967	6 063
Provisions for overhauls – Provisions pour révisions	-	-	-	7 156
Total	24 434	270 289	161 237	26 571
In-flight service – Service de vol				
Cabin crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant	5 289	127 696	169 441	4 768
Passenger food and supplies – Fournitures et vivres pour les passagers	4 341	158 273	133 141	5 196
Passenger liability insurance – Assurances-responsabilité-passagers	-	4 280	4 037	-
Other expenses – Autres dépenses	506	62 254	27 321	-
Total	10 136	352 503	333 939	9 964
Depreciation – Flight equipment – Amortissement – Équipement de vol	5 474	108 520	56 110	9 757
Interest expenses – Flight equipment – Frais d'intérêt – Équipement de vol	30 255	..¹	57 232	14 435
Total direct flying expenses – Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	117 502	1 581 835	1 422 752	119 476

¹ Interest expenses for Air Canada are not included. – Frais d'intérêt pour Air Canada ne sont pas inclus.

Section 4

EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III and Level IV, 1992

Section 4

DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III et de niveau IV, 1992

		1991	1992	Change Variation %
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
Levels I-III – Niveaux I-III				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	6 029	6 018	-0.2
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	487 473	489 664	0.4
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	7 990	7 784	-2.6
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	266 862	276 910	3.8
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 163	3 059	-3.3
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	127 767	124 194	-2.8
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	9 115	8 509	-6.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	380 020	373 206	-1.8
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	16 796	15 678	-6.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	597 119	582 291	-2.5
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	6 642	6 123	-7.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	240 884	247 411	2.7
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	49 737	47 173	-5.2
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	2 100 124	2 093 677	-0.3
Level IV – Niveau IV				
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	3 814	3 402	-10.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	123 858	121 241	-2.1
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
Levels I-III – Niveaux I-III				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	4 065 313	3 973 000	-2.3
Cost – Coût	\$ '000	1 139 135	1 043 315	-8.4
Gasoline – Essence	L '000	29 523	32 859	11.3
Cost – Coût	\$ '000	16 242	17 948	10.5
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	775	784	1.1
Cost – Coût	\$ '000	5 359	5 336	-0.4
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	326	347	6.5
Cost – Coût	\$ '000	738	695	-5.8
Level IV – Niveau IV				
Fuel and oil – Carburant et huile	L '000	83 665	71 082	-15.0
Cost – Coût	\$ '000	48 334	42 535	-12.0

Table 4.2
Employment and Fuel Consumption – Canadian
Air Carriers, Level I, 1992

Tableau 4.2
Effectifs et consommation de carburant –
Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1992

		Total	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés						
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	3 441	276	1 607	1 297	261
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	370 807	15 610	178 457	164 304	12 436
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	6 161	195	3 052	2 690	223
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	240 274	6 592	113 514	115 399	4 768
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	1 228	80	159	889	99
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	62 225	2 633	15 240	41 112	3 240
Maintenance labour – Main-d'œuvre d'entretien	No. – Nbre	6 766	233	2 875	3 413	244
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	307 825	9 696	138 474	151 671	7 984
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	14 381	308	7 277	6 456	339
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	548 996	8 364	301 100	232 706	6 826
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	5 923	15	4 344	1 564	-
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	242 526	613	187 837	54 077	-
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	37 901	1 108	19 315	16 311	1 167
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	1 772 653	43 508	934 622	759 269	35 254
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile						
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	3 090 559	73 899	1 613 632	1 321 715	81 313
Cost – Coût	\$ '000	779 100	21 581	394 845	338 262	24 413
Gasoline – Essence	L '000	-	-	-	-	-
Cost – Coût	\$ '000	-	-	-	-	-
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	301	16	77	193	15
Cost – Coût	\$ '000	1 639	96	434	1 015	94
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	-	-	-	-	-
Cost – Coût	\$ '000	-	-	-	-	-

Table 4.3

Salaries and Wages Paid, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1992

Tableau 4.3

Traitements et salaires par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1992

	1991	1992	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	27 231	25 801	-5.3
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	1 158	1 088	-6.0
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	65 314	65 438	0.2
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	6 973	6 542	-6.2
Quebec – Québec	511 278	495 869	-3.0
Ontario	615 778	608 509	-1.2
Manitoba	117 000	115 301	-1.5
Saskatchewan	22 756	24 612	8.2
Alberta	180 983	179 896	-0.6
British Columbia – Colombie-Britannique	511 895	527 621	3.1
Yukon	5 820	9 593	64.8
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	29 695	33 703	13.5
Total	2 095 881	2 093 974	-0.1
International	128 101	120 944	-5.6
Total	2 223 982	2 214 918	-0.4

Note: The provincial data are estimates only. – Les données provinciales sont seulement des estimés.

Section 5

AIRCRAFT FLEET

Table 5.1

Aircraft Fleet, by Type of Power Plant and Selected Aircraft Weight Groups – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1992

Type of power plant and aircraft weight group Type de groupe motopropulseur et groupe de poids d'aéronefs	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
	Total		I		II	
	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation
	No. – Nbre	%	No. – Nbre	%	No. – Nbre	%
kg						
Fixed wing aircraft – Aéronef à voilure fixe						
Jet – À réaction						
(greater than 158 757) – (plus de 158 757)	36	-12.2	27	-12.9	10	...
(68 040 – 158 757)	119	4.4	83	-	31	14.8
(34 020 – 68 039)	103	-2.8	90	-4.3	12	20.0
(less than 34 020) – (moins de 34 020)	58	-19.4	7	...	-	-100.0
Total jet – Total à réaction	316	-5.1	207	-3.7	53	8.2
Turboprop – Turbopropulseurs						
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	193	5.5	42	2.4	126	9.6
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	315	-0.9	10	-44.4	66	-2.9
Total turboprop – Total turbopropulseurs	508	1.4	52	-11.9	192	4.9
Piston – À pistons						
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	54	3.8	-	...	15	...
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	901	-5.2	-	...	34	-15.0
Total piston – Total à pistons	955	-4.7	-	...	49	-10.9
Total	1 779	-3.1	259	-5.8	294	2.4
Rotating wing aircraft – Aéronef à voilure tournante						
(greater than 3 403) – (plus de 3 403)	160	8.1	-	...	-	...
(3 402 or less) – (3 402 ou moins)	608	-1.1	-	...	-	...
Total	768	0.7	-	...	-	...
Total fleet – Total de la flotte	2 547	-2.0	259	-5.8	294	2.4
	III		IV			
	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation		
	No. – Nbre	%	No. – Nbre	%		
Fixed wing aircraft – Aéronef à voilure fixe						
Jet – À réaction						
(greater than 158 757) – (plus de 158 757)	-	...	-	...		
(68 040 – 158 757)	-	...	4	...		
(34 020 – 68 039)	2	...	-	...		
(less than 34 020) – (moins de 34 020)	30	3.4	21	-38.2		
Total jet – Total à réaction	32	3.2	25	-34.2		
Turboprop – Turbopropulseurs						
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	17	6.3	8	-27.3		
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	160	24.0	79	-23.3		
Total turboprop – Total turbopropulseurs	177	22.1	87	-23.7		
Piston – À pistons						
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	21	10.5	18	...		
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	448	1.8	419	-10.9		
Total piston – Total à pistons	469	2.2	437	-10.5		
Total	678	6.8	549	-14.2		
Rotating wing aircraft – Aéronef à voilure tournante						
(greater than 3 403) – (plus de 3 403)	6	...	154	4.1		
(3 402 or less) – (3 402 ou moins)	11	...	597	-1.2		
Total	17	54.5	751	-0.1		
Total fleet – Total de la flotte	695	7.6	1 300	-6.6		

Table 5.2

Aircraft Fleet, by Aircraft Type – Canadian Air Carriers, Level I, 1992

Tableau 5.2

Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1992

Aircraft weight group Groupe de poids d'aéronefs	Manufacturer Constructeur	Model Modèle	Total	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
kg						No. – Nbre	
Fixed wing aircraft – Aéronef à voilure fixe							
H (greater than 158 757) – (plus de 158 757)	Boeing	747	12	-	9	3	-
	Lockheed	Tristar	6	-	7	-	-
	McDonnell-Douglas	DC10	8	-	-	8	-
G (68 040 – 158 757)	Airbus	A320	42	-	31	10	-
	Boeing	727	4	-	4	-	-
	Boeing	767	33	-	21	12	-
	McDonnell-Douglas	DC8F	5	-	5	-	-
F (34 020 – 68 039)	Boeing	737	49	-	-	50	-
	British Aerospace	BAE146	5	5	-	-	-
	McDonnell Douglas	DC9	35	-	35	-	-
E (15 877 – 34 019)	Convair	CV580	1	-	-	-	1
	Fokker	F28	7	-	-	-	7
D (8 166 – 15 876)	de Havilland	DHC8	38	18	-	-	20
	Short Brothers	Shorts 360	3	-	-	-	3
C (3 403 – 8 165)	British Aerospace	Jetstream 31	6	6	-	-	-
	de Havilland	DHC6	4	4	-	-	-
Total			259	33	112	83	31

Part II**FARE BASIS****Section 6****FARE BASIS DATA****Domestic and International Air Fare Indexes**

In 1992, the air fare index for all fares for domestic scheduled services operated by Level I carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) was 140.3, down 2.9% compared to the previous year. Decreases in the economy¹ and discount fare indexes, combined with a higher proportion of discount passenger-kilometres, explained this decrease. The economy fare index fell 1.6% to 150.8, while the discount fare index fell 2.1% to 131.0. This was the first decrease for the economy fare index after eight consecutive annual increases.

When compared to 1991, the all fare index fell faster in the northern sector where services are still regulated (-5.0%), than in the southern sector (-2.7%). The discount fare index rose by 2.1% in the northern sector, in contrast to the decrease of 2.2% registered in the southern region. In the northern zone, the economy fare index posted a drop of 1.2%, similar to the decrease of 1.6% posted in the southern zone.

In international markets, the air fare index for all fares fell by 3.0% in 1992 compared to 1991. Over the same period, the international discount fare index decreased by 2.5% while the economy fare index showed a marginal change of 0.1%.

Discount Fare Utilization**Domestic Sector**

In 1992, a record 67.5% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represented an increase of 1.3 percentage points from the previous record of 66.2% reported in 1991. When the distribution was expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was a record 71.9%, up from 71.3% in 1991.

As shown in Tables 6.2 and 6.3, the discount passengers in the southern and northern domestic sectors have both followed the same upward trend. In the southern sector, discount passengers amounted to 68.4% of the traffic in 1992, up from 67.4% in 1991. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services increased by 0.3 percentage points (72.2% to 72.5%) during this

¹ Includes business fares.

Partie II**BASE TARIFAIRE****Section 6****DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE****Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international**

En 1992, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) était de 140,3, en baisse de 2,9% par rapport à l'année précédente. Des baisses dans les indices des tarifs économiques¹ et réduits, et une plus grande proportion des passagers-kilomètres à tarif réduit, expliquent conjointement cette diminution. L'indice des tarifs de la classe économique a diminué de 1,6% pour s'établir à 150,8, alors que l'indice des tarifs réduits a diminué de 2,1% pour s'établir à 131,0. Ceci représente la première diminution pour l'indice des tarifs économiques après huit augmentations annuelles consécutives.

Par rapport à 1991, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs a diminué plus rapidement dans le secteur nord (-5,0%), où les services sont encore réglementés, que dans le secteur sud (-2,7%). L'indice des tarifs réduits a augmenté de 2,1% dans le secteur nord, alors qu'il a diminué de 2,2% dans le secteur sud. Dans le secteur nord, l'indice des tarifs économiques a diminué de 1,2%, soit une baisse similaire à celle de 1,6% enregistrée dans le secteur sud.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs a diminué de 3,0% en 1992 par rapport à 1991. Au cours de la même période, l'indice des tarifs réduits pour les services internationaux a diminué de 2,5% alors que l'indice de la classe économique a connu un changement marginal de 0,1%.

Utilisation de tarifs réduits**Secteur intérieur**

En 1992, 67,5% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I, soit un niveau record, se sont prévalus d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une augmentation de 1,3 point de pourcentage par rapport au sommet précédent de 66,2% l'année précédente. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 71,3% en 1991 à 71,9% en 1992, soit un sommet record.

Comme l'indiquent les tableaux 6.2 et 6.3, les passagers voyageant à prix réduit dans les secteurs intérieurs du sud et du nord ont suivi la même hausse tendancielle. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 68,4% du trafic en 1992, une augmentation par rapport à 67,4% en 1991. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a augmenté de 0,3 point de pourcentage

¹ Comprend la classe affaires.

Table 6.1

**Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group
- Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled
Services, 1989-1992**

Sector	Year	Fare type group – Groupe tarifaire		
Secteur	Année	All fares	Economy fare	Discounted fare
		Tous les tarifs	Tarif économique	Tarif réduit
(1986 = 100.0)				
Domestic – Intérieur	1989	121.6	127.0	114.7
	1990	133.2	139.8	125.1
	1991	144.5	153.3	133.8
	1992	140.3	150.8	131.0
Southern services – Services secteur sud	1989	121.8	127.4	114.7
	1990	133.4	140.0	125.2
	1991	144.6	153.4	134.0
	1992	140.7	151.0	131.1
Northern services – Services secteur nord	1989	115.9	119.7	109.5
	1990	126.8	133.1	118.5
	1991	140.3	150.4	126.1
	1992	133.3	148.6	128.8
International	1989	104.4	113.6	102.7
	1990	108.0	121.5	104.9
	1991	116.4	136.9	111.0
	1992	112.9	137.1	108.2

Figure 6.1

**Air Fare Indexes for Northern and Southern
Sectors, by Fare Type Group (Not Seasonally
Adjusted), 1989-1992**

Figure 6.1

**Indices des tarifs aériens pour les secteurs nord et
sud, selon le groupe tarifaire (non désaisonnalisés),
1989-1992**

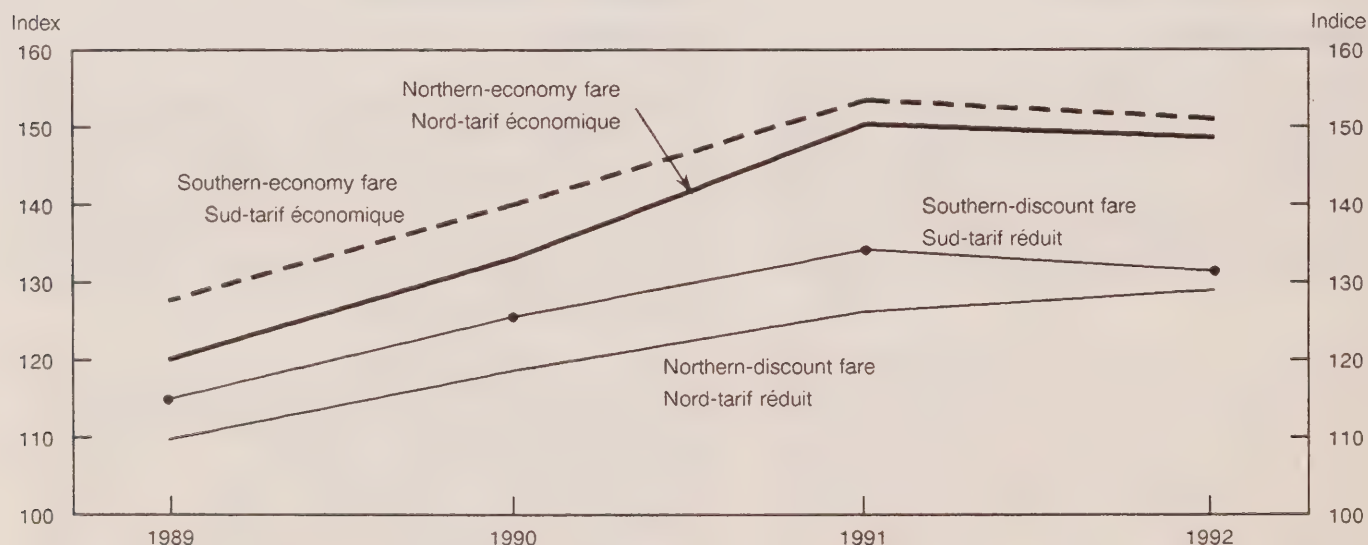


Table 6.2

Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1992

Tableau 6.2

Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1992

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992
%										
Domestic – Intérieur	0.2	0.1	4.0	5.4	25.6	22.4	66.2	67.5	4.1	4.6
Southern services – Services secteur sud	0.2	0.1	4.2	5.7	24.0	21.0	67.4	68.4	4.2	4.8
Short-Haul – Court- courrier	0.1	--	2.0	3.6	31.9	28.7	62.3	63.7	3.7	4.0
Long-Haul – Long-courrier	0.3	0.1*	6.4	7.7	16.2	13.8	72.3	72.9	4.7	5.5
Northern services – Services secteur nord	-	**	0.5	0.4	53.3	48.0	45.0	50.6	1.2	1.0
International	0.6	0.3	5.7	5.5	10.1	8.5	76.0	77.3	7.6	8.4

Table 6.3

Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1992

Tableau 6.3

Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1992

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992
%										
Domestic – Intérieur	0.4	0.1*	6.5	7.6	17.4	15.0	71.3	71.9	4.4	5.3
Southern services – Services secteur sud	0.4	0.1*	6.7	7.9	16.2	14.0	72.2	72.5	4.6	5.5
Short-Haul – Court- courrier	0.1	--	2.3	3.9	29.4	26.3	64.6	65.7	3.5	4.0
Long-Haul – Long-courrier	0.4	0.1*	7.6	8.7	13.4	11.5	73.7	73.9	4.8	5.8
Northern services – Services secteur nord	-	**	0.6	0.5	49.5	44.0	48.7	54.6	1.2	0.9
International	0.8	0.4	7.4	6.4	6.2	5.8	78.6	79.4	7.0	8.0

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 6.4

Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1992

Tableau 6.4

Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1992

Province and territory of enplanement Province et territoire d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1991	1992	1991	1992	1991 ¹	1992	1991	1992	1991	1992
	%									
Newfoundland – Terre-Neuve	0.1*	**	5.8	4.9	26.8	26.0	65.0	66.2	2.4	2.9
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nova Scotia – Nouvelle- Écosse	0.2*	--*	5.3	6.7	21.4	19.9	69.0	68.5	4.1	4.9
New Brunswick – Nouveau- Brunswick	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Quebec – Québec	0.2	0.1*	3.3	6.6	23.5	20.0	68.8	67.7	4.2	5.6
Ontario	0.3	0.1	5.1	7.3	20.1	17.2	69.9	69.8	4.5	5.7
Manitoba	0.1	--*	3.9	5.4	26.9	23.3	64.7	66.3	4.4	5.0
Saskatchewan	0.1*	**	2.5	3.8	26.7	25.5	66.3	67.2	4.4	3.5
Alberta	0.2	--*	3.8	4.2	31.7	27.1	61.3	65.3	3.1	3.4
British Columbia ¹ – Colombie- Britannique ¹	0.2	0.1*	3.1	3.7	28.6	26.1	64.0	66.2	4.1	3.9
Yukon & Northwest Territo- ries – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.2	0.1	4.0	5.4	25.6	22.4	66.2	67.5	4.1	4.6

¹ Includes Yukon and Northwest Territories. – Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

period. In contrast, for northern services, 50.6% of passenger traffic (representing 54.6% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. In 1991, the corresponding figures were 45.0% for passengers and 48.7% for passenger-kilometres.

It should be noted that approximately 95% of all domestic passengers and 96% of passengers who used discount fares were travelling in the deregulated southern sector. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached approximately 96% and 97% respectively.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater use of discount fares on long-haul services (distances of 800 kilometres or more). The highest rate of discount fare use in 1992 was reported on long-haul services in the southern domestic (deregulated) sector, where 72.9% of passengers travelled on discount fares, accounting for 73.9% of passenger-kilometres; this compared with 63.7% and 65.7% respectively, for short-haul services (distances less than 800 kilometres).

(72,2% à 72,5%) au cours de cette période. Par comparaison, dans le secteur nord, 50,6% du trafic de passagers (représentant 54,6% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 45,0% et 48,7% respectivement en 1991.

Il convient de noter qu'environ 95% de tous les passagers des vols intérieurs et 96% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur déréglementé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint environ 96% et 97% respectivement.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Le taux le plus élevé pour l'utilisation des tarifs réduits en 1992 a été enregistré pour les services long-courriers dans le secteur sud (la zone libéralisée), où 72,9% des passagers ont profité de tarifs réduits, constituant 73,9% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers (distance de moins de 800 kilomètres), ces pourcentages s'établissaient respectivement à 63,7% et 65,7%.

Table 6.5

Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1992

Tableau 6.5

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1992

City of enplanement Ville d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire												
	Passengers		First class		Business class		Economy		Discounted		Other		
	Passagers		Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre		
	1991	1992	Change Variation	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992
	No. – Nbre ('000)		%					%					
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)													
Calgary	1 070	1 018	-4.9	0.1*	**	2.3	2.4	32.9	28.4	61.6	66.3	3.0	2.8
Edmonton ¹	450	393	-12.7	**	**	0.7	0.7	55.0	50.6	42.8	47.4	1.5	1.3
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal ²	809	754	-6.7	0.2	0.1*	2.7	6.5	22.5	19.4	70.7	68.9	3.8	5.2
Ottawa	523	518	-1.0	0.3*	0.1*	3.3	6.5	32.1	26.6	60.0	61.0	4.4	5.8*
Regina	143	144	0.7	**	**	0.9	1.7*	34.5	35.7	60.7	59.9	3.9	2.7
Saskatoon	139	140	0.1	**	**	0.7*	0.9*	34.8	35.2	60.3	61.8	4.1	2.2
Toronto	1 353	1 299	-4.0	0.2	0.1*	2.8	6.1	25.3	21.5	67.7	66.8	4.1	5.5
Vancouver	1 151	1 139	-1.1	0.1*	--*	1.8	2.2	32.5	29.8	61.7	64.4	3.9	3.6
Winnipeg	113	110	-2.4	**	**	1.0	1.4	46.9	49.8	49.4	46.7	2.7	2.1
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)													
Calgary	557	553	-0.8	0.5	0.1*	8.9	9.6	14.1	11.8	72.4	73.1	4.0	5.4
Edmonton ¹	593	579	-2.4	0.2	**	4.8	5.6	20.7	17.3	70.2	72.7	4.1	4.4
Halifax	553	534	-3.4	0.2*	--*	5.3	6.7	21.4	19.9	69.0	68.5	4.1	4.9
Montréal ²	315	316	0.4	0.2*	**	5.7	7.6	20.4	17.3	68.6	68.7	5.1	6.5
Ottawa	265	280	5.9	0.2*	**	8.6	9.6	22.2	17.7	64.5	67.5	4.6	5.2
Regina	115	106	-7.8	**	**	4.5	7.5	15.7	11.4	74.9	76.5	4.8	4.6
Saskatoon	118	109	-7.8	**	**	4.9	6.8	14.1	11.9	75.3	76.0	5.5	5.3
Toronto	2 196	2 195	--	0.4	0.1	6.9	8.2	13.4	12.0	74.5	73.9	4.7	5.8
Vancouver	1 198	1 229	2.6	0.4	0.2*	6.8	7.9	14.3	12.3	73.2	74.0	5.2	5.5
Winnipeg	605	591	-2.3	0.1	--*	4.7	6.5	20.7	15.9	69.5	71.8	4.9	5.8

Table 6.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1992

Tableau 6.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1992

Fare type group – Groupe tarifaire										
City of enplanement	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
Ville d'embarquement	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)										
Calgary	**	...	213.4	0.8	144.8	-1.8	99.3	2.0	77.5	7.9
Edmonton ¹	**	...	123.2	5.5	127.0	-1.2	83.9	1.3	61.3	29.4
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal ²	227.1*	-9.7	212.0	4.6	175.5	-3.2	124.6	6.2	79.8	-1.8
Ottawa	210.3*	2.8	181.8	8.0	152.9	-0.3	105.1	7.8	86.5*	15.3
Regina	**	...	187.2*	-2.1	176.8	-2.6	106.2	-3.8	78.0	21.7
Saskatoon	**	...	147.2*	-18.0	174.0	-1.6	97.9	-9.2	66.3	12.6
Toronto	218.6*	2.7	205.9	7.9	168.2	-2.5	118.5	5.5	86.8	4.6
Vancouver	183.3*	-6.7	208.8	-3.3	151.8	-3.9	92.7	8.1	68.0	24.1
Winnipeg	**	...	196.0*	-8.7	214.9	-2.6	118.1	2.3	102.1	16.0
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)										
Calgary	694.5*	-0.3	572.7	-1.1	410.7	-1.8	203.8	-4.8	209.8	-2.6
Edmonton ¹	**	...	469.7	-5.7	327.5	-0.3	168.7	-3.3	176.9	-1.1
Halifax	348.5*	-8.8	311.7	-0.1	249.8	-5.8	134.5	-3.7	142.0	4.2
Montréal ²	**	...	566.4	-5.7	367.9	-3.5	209.4	-6.1	202.0	-5.8
Ottawa	**	...	535.5	-2.6	375.6	-4.2	207.3	-1.7	233.1	-2.8
Regina	**	...	440.7	-2.3	376.2	-2.0	171.7	-5.8	166.2	7.3
Saskatoon	**	...	449.6	-1.8	364.7	-3.6	170.8	-1.3	149.3	-2.9
Toronto	728.1*	-0.1	540.1	-2.4	363.2	-5.1	186.9	-5.7	182.9	-6.2
Vancouver	663.8*	-18.6	629.3	-0.5	382.6	-2.2	204.8	-4.4	206.2	-7.6
Winnipeg	388.6*	18.9	386.8	-1.0	330.8	-1.8	156.4	-2.3	154.6	3.8

¹ Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

² Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

International Sector

In 1992, the international sector consistently exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, a record 77.3% (or over three out of every four) international scheduled passengers flew on discount fares. This represented a rise of 1.3 percentage points compared to 1991. In terms of international passenger-kilometres, a record 79.4% were discount, up from 78.6% in 1991.

Secteur international

En 1992, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. En effet, un sommet record de 77,3% (ou plus de trois passagers sur quatre) des vols internationaux réguliers ont voyagé à tarif réduit. Cela représente une hausse de 1,3 point de pourcentage par rapport à 1991. En termes de passagers-kilomètres internationaux, le pourcentage pour les tarifs réduits a atteint un sommet record de 79,4%, soit une hausse par rapport au pourcentage de 78,6% enregistré en 1991.

Table 6.7

Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by Hub Category and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1992

Tableau 6.7

Recettes par passager-kilomètre, secteur intérieur, selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1992

Hub category Catégorie de villes-pivots	Fare type group – Groupe tarifaire											
	All fares		First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Tous les tarifs		Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation
	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%
Large-Large/Grand-grand	10.3	-5.3	23.2*	-10.1	21.4	0.6	17.6	-8.0	8.1	-5.0	7.6	-9.3
Large-Medium/Grand-moyen	13.9	-4.8	31.3*	8.9	25.6	6.3	23.9	-4.8	10.9	-3.5	10.5	-1.8
Large-Small/Grand-petit	16.2	-3.1	23.5*	-12.5	24.0	2.1	29.1	-3.4	12.8	-1.7	10.2	-3.5
Medium-Medium/Moyen-moyen	15.5	-2.3	***	...	25.8	0.4	23.7	0.3	11.5	-2.5	13.1	-1.7
Medium-Small/Moyen-petit	19.1	-3.9	***	...	27.5	-3.9	27.9	-4.5	13.9	-3.8	12.3	6.1
Small-Small/Petit-petit	30.5	-13.7	-	...	49.2*	6.8	43.0	-1.2	21.1	-14.0	15.9	68.2

Note: For a description of the hub category, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour une description de la catégorie de villes-pivots, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

The international sector is remarkable for the very low proportion of economy class passengers carried. In 1992, less than 8.5% of international passengers flew on an economy class ticket.

Il vaut la peine de souligner la très faible proportion de passagers de la classe économique dans le secteur international. En 1992, moins de 8,5% des passagers internationaux ont voyagé en utilisant des tarifs de la classe économique.

Provincial Synopsis

In 1992, the largest proportion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. The percentages varied very little from one province to another, ranging from 65.3% for Alberta to 69.8% for Ontario (see Table 6.4). All provinces were very near to the national average of 67.5%.

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Ontario did not mean that residents in this province were more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted at Toronto, for example, may in fact have been Montréal or Winnipeg. In this case, both Quebec and Manitoba would also have recorded an enplaned passenger using a discount fare.

Sommaire provincial

En 1992, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. À cet égard, les pourcentages ont très peu varié d'une province à l'autre, oscillant entre 65,3% en Alberta et 69,8% en Ontario (voir tableau 6.4). Toutes les provinces se situaient près de la moyenne canadienne de 67,5%.

Il y a eu un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui voyagent à tarif réduit en Ontario, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province aient été plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Toronto, par exemple, peut être en réalité Montréal ou Winnipeg. Dans ce cas, les provinces de Québec ou du Manitoba auraient également enregistré un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

Between 1991 and 1992, the increase in the utilization of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, all posting increases with the exception of Nova Scotia and Quebec, which posted declines of 0.5 and 1.1 percentage points, respectively. The largest increases were 4.0 percentage points in Alberta, and 2.2 percentage points in British Columbia and the Territories. In Ontario, the proportion remained virtually unchanged.

Trends for Selected Cities

As shown in Table 6.5 for passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres), the proportion of passengers who benefitted from discount fares in 1992 increased in five of the ten selected Canadian cities². The gains ranged from 1.0 percentage point in Ottawa to 4.7 percentage points in Calgary. The largest decrease during this period was 2.7 percentage points in Winnipeg.

For long-haul trips (800 kilometres or more), eight out of the ten cities of enplanement posted gains; these ranged from 0.1 percentage point in Montréal to 3.0 percentage points in Ottawa. In seven of the ten cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 70%; Regina (76.5%) ranked first, followed by Saskatoon (76.0%) and Vancouver (74.0%).

For domestic long-haul business class services, the leading cities were Calgary and Ottawa (9.6% each), followed by Toronto (8.2%). All ten cities showed increases in the proportion of business class travellers.

Average Fares

In 1992, the average air fare (all types) paid by passengers on all domestic city-pairs was \$178, down by 1.7% from the \$181 average fare of 1991, and well below the record \$190 average domestic fare reported by the major carriers in 1990. The average fare for all international city-pairs amounted to \$340, a decrease of less than 0.2% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the average domestic air fare ranged between a high of \$199 in Toronto, to a low of \$163 in Saskatoon. The average domestic air fare of \$178 was also exceeded in Vancouver (\$190) and Winnipeg (\$194). The average domestic fare decreased in seven of the ten cities², with decreases ranging from -1.5% in Vancouver to -4.2% in Regina. Montréal (0.9%) and Ottawa (0.8%) posted the only increases over the study period.

² Due to the confidentiality of data, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed.

Entre 1991 et 1992, l'utilisation accrue de tarifs réduits dans le secteur intérieur est observée au niveau de toutes les provinces à l'exception de la Nouvelle-Écosse et du Québec qui ont enregistré des baisses de 0,5 et 1,1 point de pourcentage, respectivement. Les hausses les plus fortes s'observent en Alberta (4,0 points de pourcentage) et en Colombie-Britannique et les territoires (2,2 points de pourcentage).

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 6.5, la proportion de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits en 1992 a augmenté dans cinq des dix villes canadiennes choisies². Les progressions variaient entre 1,0 point de pourcentage à Ottawa et 4,7 points de pourcentage à Calgary. La baisse la plus forte au cours de cette période a été observée à Winnipeg (2,7 points de pourcentage).

En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), huit des dix villes d'embarquement ont enregistré des gains, compris entre 0,1 point de pourcentage à Montréal et 3,0 points de pourcentage à Ottawa. La proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 70,0% dans sept des dix villes: Regina (76,5%) s'est classée au premier rang, suivie de Saskatoon (76,0%) et Vancouver (74,0%).

En termes de tarifs de la classe affaires, sur les vols intérieurs long-courriers, les premières places revenaient à Calgary et Ottawa (9,6%), suivie de Toronto (8,2%). Toutes les villes ont enregistré des hausses dans l'utilisation des tarifs de la classe affaires.

Tarifs moyens

En 1992, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à \$178, ce qui représente une baisse de 1,7% par rapport au tarif moyen de \$181 observé en 1991. Ce montant est bien inférieur au tarif moyen record de \$190 déclaré par les principaux transporteurs en 1990. Le tarif moyen pour toutes les paires de villes internationales s'établissait à \$340, soit une baisse de moins de 0,2% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes choisies, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre \$199 à Toronto et \$163 à Saskatoon. Ce tarif a également dépassé le niveau national de \$178 à Vancouver (\$190) et Winnipeg (\$194). Il a diminué dans sept des dix villes², les pertes oscillant entre -1,5% à Vancouver et -4,2% à Regina. Montréal (0,9%) et Ottawa (0,8%) ont enregistré les seules hausses au cours de la période sous étude.

² À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.

In 1992, the business class fares for short-haul services increased in five of the ten selected cities², whereas for the long-haul services business class fares decreased in all ten cities (see Table 6.6). Economy class fares decreased in all ten cities on both short-haul² and long-haul routes. This table also shows that the average discount fares rose in seven cities² for short-haul trips, with the exception of Regina and Saskatoon, where they decreased by 3.8% and 9.2%, respectively. For long-haul trips, average discount fares fell in all ten selected Canadian cities. Toronto (-5.7%) and Regina (-5.8%) posted the largest decreases for long-haul trips during 1992.

Among the ten cities, the passengers who enplaned on domestic scheduled services in Vancouver paid, on average, the highest business class fares (\$629) for long-haul trips; this is largely explained by the geographical location of that city. Calgary recorded the highest short-haul business class fares (\$213). For economy fares, Winnipeg registered a high of \$215 for short-haul trips, while Calgary registered a high of \$411 for long-haul trips.

Yields from a Hub Perspective

In 1992, the average yield (revenue per passenger-kilometre) earned by Canadian Level I air carriers for all domestic scheduled fares fell in every hub category compared to 1991 (see Table 6.7). The largest decrease was 13.7% in the hub category "small-small". However, this category still returned the highest average yield, of over 30 cents per passenger-kilometre.

The highest average yield for a specific fare category was 49.2 cents per passenger-kilometre for business class fares in the hub category "small-small", which increased by 6.8% relative to last year. The lowest average yield was 7.6 cents for "other" class fares in the hub category "large-large", which decreased by 9.3% from last year.

Discount fare yields decreased in all hub categories, while economy fare yields decreased in all but one hub category, "medium-medium". In contrast, business class yields increased in every hub category except "medium-small".

In general, the lowest yields in each fare category are found in the hub category "large-large". The highest average yields are invariably found in the category "small-small".

² Due to the confidentiality of data, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed.

En 1992, les tarifs de la classe affaires pour les voyages court-courriers ont augmenté dans cinq des dix villes choisies², tandis que pour les services long-courriers, ces tarifs ont diminué dans toutes les villes (voir tableau 6.6). Les tarifs de la classe économique ont diminué dans toutes les villes pour les voyages court-courriers² et long-courriers. Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens se sont accrus dans sept des dix villes² pour les services court-courriers, à l'exception de Regina et Saskatoon, où ils ont diminué de 3,8% et 9,2%, respectivement. Pour les services long-courriers, les tarifs réduits moyens ont diminué dans toutes les villes canadiennes choisies. Toronto (-5,7%) et Regina (-5,8%) ont enregistré les baisses les plus fortes pour les services long-courriers en 1992.

Parmi les dix villes, c'est à Vancouver que le tarif des vols intérieurs d'affaires réguliers (long-courriers) est, en moyenne, le plus élevé (\$629); la situation est en grande partie attribuable à l'emplacement géographique de la ville. Calgary a enregistré le tarif de la classe affaires (court-courriers) le plus élevé (\$213). En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de \$215 pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de \$411 pour les voyages long-courriers.

Les revenus moyens vue sous l'angle des villes-pivots

Comme l'indique le tableau 6.7, le revenu moyen (recettes par passager-kilomètre) obtenu par les transporteurs aériens canadiens de niveau I, pour le groupe tarifaire "tous les tarifs", dans le marché intérieur régulier, a diminué dans toutes les catégories de villes-pivots en 1992 par rapport à 1991. La baisse la plus forte était de -13,7% dans la catégorie de villes-pivots "petit-petit". Néanmoins, cette catégorie a fourni le revenu moyen le plus élevé, soit plus de 30,5 cents par passager-kilomètre.

Le revenu moyen le plus élevé pour un groupe tarifaire spécifique était de 49,2 cents par passager-kilomètre pour les tarifs de la classe affaires dans la catégorie de villes-pivots "petit-petit", lequel s'est accru de 6,8% par rapport à 1991. Le revenu moyen le moins élevé était de 7,6 cents pour le groupe tarifaire "autre", dans la catégorie de villes-pivots "grand-grand"; ceci représente une diminution de 9,3% par rapport à 1991.

Le revenu moyen pour les tarifs réduits a diminué dans toutes les catégories de villes-pivots, alors que le revenu moyen de la classe économique a diminué dans presque toutes les catégories: la seule exception dénotée est pour la catégorie "moyen-moyen". Les revenus moyens de la classe affaires, par contraste, ont enregistré des gains dans toutes les catégories de villes-pivots, sauf pour la catégorie "moyen-petit".

Généralement, on observe le revenu moyen le plus faible pour chaque groupe tarifaire dans la catégorie de villes-pivots "grand-grand". Le revenu moyen le plus élevé est invariablement observé dans la catégorie "petit-petit".

² À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.

Part III
CIVIL AVIATION

Section 7
AIRCRAFT MOVEMENTS

Table 7.1

**Itinerant Aircraft Movements at Transport Canada
Towered Airports, by Type of Movement, 1992**

Partie III
AVIATION CIVILE

Section 7
MOUVEMENTS D'AÉRONEFS

Tableau 7.1

**Mouvements itinérants d'aéronefs aux aéroports dotés
d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon le
genre de mouvement, 1992**

Type of movement Genre de mouvement	1991	1992	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
By sector - Par secteur			
Domestic - Intérieur	3 086 933	3 001 577	-2.77
Transborder - Transfrontalier	342 831	353 823	3.21
International - International	57 895	60 528	4.55
By type of operation - Par genre d'exploitation			
Total commercial ¹ - Total commerciaux ¹	2 679 111	2 614 553	-2.41
Private - Privés	645 257	627 742	-2.71
Government - Officiels	163 291	173 633	6.33
By flight rules - Par règle de vol			
Instrument flights - Vols aux instruments	1 874 797	1 904 140	1.57
Visual flights - Vols à vue	1 612 862	1 511 788	-6.27
By type of power plant - Par groupe motopropulseur			
Jet - À réaction	864 240	876 689	1.44
Turboprop - Turbopropulseurs	993 251	1 005 675	1.25
Piston - À pistons	1 429 925	1 338 875	-6.37
Helicopter - Hélicoptères	195 256	182 323	-6.62
Other - Autres	4 987	12 366	147.96
By wake turbulence weight group - Par groupe de poids pour la turbulence de sillage			
0 - 5 670 kg	1 889 748	1 800 915	-4.70
5 671 - 136 077 kg	1 468 008	1 500 074	2.18
136 078 kg or more - 136 078 kg ou plus	129 903	114 939	-11.52
Total itinerant movements - Total mouvements itinérants	3 487 659	3 415 928	-2.06

¹ Includes foreign carriers. - Comprend les transporteurs étrangers.

Table 7.2

Total Aircraft Movements at Transport Canada
Towered Airports, by Class of Operation, 1992

Tableau 7.2

Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés
d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon la
classe de vol, 1992

Rank 1992	Rank 1991	Airport	Total		Itinerant		Local	
Rang 1992	Rang 1991	Aéroport			Itinérants		Locaux	
			1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation	1992	Change 1992/1991 Variation
			'000	%	'000	%	'000	%
1	1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	327 526	1.6	327 526	1.6	-	...
2	2	Vancouver Int'l. BC-CB	289 904	0.6	289 904	0.6	-	...
3	3	Boundary Bay BC-CB	208 040	-10.7	79 776	-6.3	128 264	-13.2
4	5	Calgary Int'l. ALTA-ALB	205 228	-1.6	200 686	-2.1	4 542	27.5
5	6	Montréal /Dorval QUE-QC	197 464	0.0	197 460	0.0	4	-94.4
6	7	Victoria Int'l. BC-CB	186 293	-0.7	113 544	0.2	72 749	-2.1
7	4	St. Hubert QUE-QUE	181 601	-13.4	69 756	-11.9	111 845	-14.3
8	8	Abbotsford BC-CB	169 906	-3.0	63 599	-7.1	106 307	-0.3
9	10	Ottawa Int'l. ONT	157 482	-3.2	122 848	-3.2	34 634	-3.5
10	9	Toronto/Buttonville ONT	141 580	-13.3	64 810	-15.1	76 770	-11.7
11	13	Winnipeg Man	139 860	-0.2	104 481	0.0	35 379	-0.7
12	12	Québec QUE-QC	125 730	-10.9	99 478	-3.8	26 252	-30.2
13	11	Springbank ALTA-ALB	122 139	-15.2	35 558	-17.1	86 581	-14.3
14	14	Edmonton Mun. ALTA-ALB	118 564	-4.4	116 065	-4.4	2 499	-4.7
15	21	Thunder Bay ONT	117 138	8.6	54 186	-5.3	62 952	24.2
16	18	Halifax Int'l. NS-NE	112 148	0.2	90 920	3.9	21 228	-13.0
17	20	London ONT	103 761	-4.1	57 613	-2.7	46 148	-5.9
18	16	Hamilton City ONT	102 200	-10.7	43 221	-11.9	58 979	-9.9
19	15	Toronto Island ONT	101 374	-13.7	55 788	-8.8	45 586	-19.0
20	17	Pitt Meadows BC-CB	97 131	-13.5	42 491	-5.4	54 640	-18.9
21	25	St. Honoré QUE-QUE	96 838	2.9	45 925	65.5	50 913	-23.3
22	22	Sudbury ONT	96 476	-10.0	51 172	-6.5	45 304	-13.7
23	24	Saskatoon SASK	96 115	0.8	58 714	4.4	37 401	-4.3
24	27	Waterloo-Guelph ONT	85 246	-4.4	46 860	-7.1	38 386	-1.0
25	19	St. Andrews MAN	84 923	-23.9	24 884	-9.4	60 039	-28.7
26	23	North Bay ONT	82 791	-22.2	31 547	-6.0	51 244	-29.6
27	30	Oshawa ONT	82 480	1.6	37 306	1.5	45 174	1.8
28	35	Sault Ste Marie ONT	79 990	19.2	37 263	19.5	42 727	18.9
29	26	Villeneuve ALTA-ALB	77 448	-14.8	16 217	-16.8	61 231	-14.2
30	29	Regina SASK	75 838	-6.9	53 967	-2.0	21 871	-17.1
31	32	Windsor ONT	70 978	-3.3	32 316	-2.0	38 662	-4.5
32	28	Langley BC-CB	69 561	-18.6	30 121	-12.5	39 440	-22.7
33	31	Moncton NB	69 423	-8.1	40 804	3.1	28 619	-20.4
34	33	Edmonton Int'l ALTA-ALB	66 168	-4.5	55 051	-2.5	11 117	-13.2
35	38	Kelowna BC-CB	64 401	9.8	41 557	6.1	22 844	17.4
36	34	St. John's NFLD-TN	63 692	-6.7	41 645	-6.6	22 047	-7.0
37	37	Vancouver Harbour BC-CB	58 388	-4.8	51 545	-2.9	6 843	-17.2
38	36	Montréal/Mirabel QUE-QUE	56 706	-8.1	46 397	-2.2	10 309	-27.7
39	41	Yellowknife NWT-TNO	56 376	20.7	29 498	3.8	26 878	47.0
40	39	Prince George BC-CB	51 425	-8.9	32 755	0.8	18 670	-22.1
41	40	St. Jean QUE-QUE	51 133	-3.7	21 660	-15.9	29 473	7.8
42	48	Whitehorse YT	45 794	15.3	22 789	8.8	23 005	22.7
43	45	Sept Iles QUE-QUE	44 030	3.7	32 578	-4.7	11 452	38.8
44	43	Fort McMurray ALTA-ALB	43 287	-2.4	23 731	-5.5	19 556	1.6
45	49	Fredericton NB	43 091	14.5	30 400	6.3	12 691	40.2
46	44	Kamloops BC-CB	42 139	-4.0	29 174	2.6	12 965	-16.2
47	47	Gander Int'l NFLD-TN	42 067	5.6	31 336	3.0	10 731	14.0
48	46	Penticton BC-CB	38 005	-5.3	20 371	-1.4	17 634	-9.4
49	50	Thompson MAN	34 619	-7.1	27 883	-3.0	6 736	-20.9
50	51	Saint John NB	34 330	6.3	25 316	9.3	9 014	-1.3
51	42	Lethbridge ALTA-ALB	34 292	-22.7	19 124	-11.2	15 168	-33.6
52	52	Grande Prairie ALTA-ALB	30 681	-2.4	22 598	-4.2	8 083	3.2
53	53	Charlottetown PEI-PIÉ	26 287	-10.3	21 382	-0.4	4 905	-37.4
54	54	Fort St. John BC-CB	25 146	-13.3	19 584	-15.9	5 562	-2.8
55	56	Val D'or QUE-QC	20 446	-7.5	17 464	-3.5	2 982	-25.4
56	55	Baie Comeau QUE-QC	19 872	-12.3	15 284	-18.7	4 588	19.1
		Total	5 265 551	-5.0	3 415 928	-2.1	1 849 623	-9.9

Section 8

AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES

Table 8.1

Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by Type of Aircraft, 1992

Type of aircraft Genre d'aéronefs	1991	1992	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
Airplanes - Avions	25 450	25 402	-0.2
Helicopters - Hélicoptères	1 433	1 502	4.8
Gliders - Planeurs	601	602	0.2
Balloons - Aérostats	382	402	5.2
Gyroplanes - Autogires	135	155	14.8
Airships - Dirigeables	2	3	50.0
Total	28 003	28 066	0.2

Aircraft registered as of December 31 of each year. Includes all aircraft listed in the Canadian Civil Aircraft Register, whether or not they have a valid certificate of airworthiness. - Aéronefs immatriculés au 31 décembre de chaque année. Comprend tous les aéronefs inscrits dans le Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, peu importe qu'ils soient dotés ou non d'un certificat de navigabilité valide.

Source: Transport Canada - Canadian Civil Aircraft Register, Annual Report TP220. - Transports Canada - Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, Rapport annuel TP220.

Table 8.2

Pilot Licences in Force in Canada, 1992

Tableau 8.2

Licences de pilote en vigueur au Canada, 1992

	1991	1992	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
Pilots: helicopter and airplane - Pilotes: hélicoptère et avion			
Private - Privé	31 626	31 491	-0.4
Commercial - Professionnel	10 340	9 991	-3.4
Airline transport - De ligne	8 786	9 128	3.9
Sub-total - Sous-total	50 752	50 610	-0.3
Glider - Planeur	5 494	5 654	2.9
Gyroplane - Autogire	11	16	45.5
Free balloon - Ballon libre	287	288	0.3
Ultralight - Ultraléger			
Private - Privé	1 461	1 630	11.6
Commercial - Professionnel	704	707	0.4
Total	58 709	58 905	0.3

Figures are as of December 31 of each year. Chiffres valables au 31 décembre de chaque année.

Source: Transport Canada: Summary of Personnel Licences. - Transports Canada: Sommaire des licences du personnel.

Notes to Users

Methodology and Data Limitations

General

Operating and financial data, since 1988, have been collected under the authority of the Statistics Act. For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels according to financial and operating parameters. These levels are defined in the Glossary according to the concepts introduced in 1988.

Civil Aviation Financial and Operational Surveys

Coverage/Survey Universe

To offer commercial air service in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada. The universe for the Civil Aviation Surveys was created from all such Canadian licensed carriers. The target population classifies all air carriers into Levels I-VI. These carriers are licensed to perform commercial scheduled and/or charter transportation of passengers and/or goods. Classification of the level of these carriers are reviewed annually with new carriers beginning at the lower reporting levels. A carrier may be moved to a level with larger carriers, after two successive years of performance within the new level's parameters but is moved to a level with smaller carriers the year following their performance within that level's parameters.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all commercial operations performed by these carriers anywhere in the world during the time frame specified.

Survey Methodology

A mail out/mail back technique is used to collect the data. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which the carrier is classified. The smaller the carrier, the less detail and frequency of data filing. Each licensed operator must complete the following forms:

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

Les données d'exploitation et financières, depuis 1988, sont recueillies conformément à la loi sur les statistiques. Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis en six niveaux de déclaration selon des paramètres financiers et d'exploitation. La définition de ces niveaux, selon les concepts introduits en 1988, figure dans le glossaire.

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada. L'univers des enquêtes sur l'aviation civile a été produit à partir de tous les transporteurs canadiens qui détiennent une licence. La population est composée de tous les transporteurs aériens selon les niveaux de déclarations I-VI. Ces transporteurs détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier ou le transport affrété de passagers et de marchandises. La classification de ces niveaux est révisée annuellement et les nouveaux transporteurs commencent au niveau le plus bas de déclaration. Un transporteur peut être assigné à un niveau de déclaration supérieur lorsque son rendement satisfait les paramètres d'un nouveau niveau pour deux années consécutives. De même, un transporteur peut être assigné à un niveau inférieur l'année qui suit celle où son rendement ne correspond pas aux paramètres de ce niveau.

A moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde pendant la période indiquée.

Méthodes d'enquête

La cueillette des données se fait à l'aide d'un recensement par la poste. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée. Chaque transporteur qui détient une licence doit remplir les formulaires suivants:

Survey Methodology Forms

Formulaires des méthodes d'enquête

Level/ Niveau	Scheduled/ Services réguliers	Charter/ Services d'affrètement	Balance Sheet/ Bilan	Income Statement/ État Revenu et dépenses	Fleet Report/ Rapport du parc aérien
	Statement/ État 10	Statement/ État 12	Statement/ État 20	Statement/ État 21	Statement/ État 30
I	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
II	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
III	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
IV	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Quarterly Trimestriel
V	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel			Annually/ Annuel
VI		Annually/ Annuel			Annually/ Annuel

Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre. Non-respondents are followed up with a letter and/or a telephone call.

Once the information is coded according to area of operation and type of aircraft used, it is captured into the data processing system. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyed. The sources of conversion factors applied are:

- (1) the international System Units (SI), and
- (2) the International Civil Aviation Organization.

It should also be noted that passengers are estimated to weigh 100 kgs in the calculation of passenger tonne-kilometres.

Computerized on-line edits identify inconsistencies when the data are captured. Data, which fail to meet the predetermined criteria, are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain the missing data, corrections or explanations. If there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleet and operations.

Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formulaires remplis doivent être retournés au Centre des statistiques de l'aviation. S'il y a des données manquantes, le Centre des statistiques de l'aviation écrit et/ou téléphone au transporteur.

Après le codage de l'information selon la région du monde et le type d'aéronef, on procède à la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données. Les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (1) le Système international d'unités (SI), et
- (2) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Il faut remarquer aussi qu'on assigne 100 kgs par passager dans le calcul des passagers tonnes-kilomètres.

Pendant la saisie de l'information on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur aérien afin d'obtenir les données manquantes, des corrections ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. Confidential data are not shown, but instead are aggregated with other data and appear in the tables with an 'x'. With permission from the Level I carriers, individual company data for their operations are published. As a result, the publication cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.
- (ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, *Air Carrier Operations in Canada*, the revision is reflected in the annual publication, *Canadian Civil Aviation*. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".
- (iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in *Canadian Civil Aviation* may show differences from the total of the four quarterly income statements in *Air Carrier Operations in Canada*.
- (iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisées. Les données confidentielles ne sont pas présentées mais sont agrégées avec d'autres données et sont présentées dans les tableaux avec un 'x'. Avec l'autorisation des transporteurs aériens canadiens de niveau I, la publication renferme des données se rapportant à chacun de ces transporteurs. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

- (i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.
- (ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle (**Opérations des transporteurs aériens au Canada**), les rectifications sont apportées dans la publication annuelle (**Aviation civile canadienne**). Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication **Aviation civile canadienne** peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**.
- (iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettes-passagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si

predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.

- (v) Table 3.6 presents estimates of passenger and goods revenue based on the point of sale. Where this method is not possible, the estimates are based on the point of enplanement.
- (vi) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".
- (vii) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

Fare Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

Coverage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

Survey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are performed to detect inconsistencies between fare

un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.

- (v) Les estimations sur les recettes-passagers et les recettes-marchandises présentées au tableau 3.6 sont établies en fonction du point de vente. Lorsque cette méthode ne peut être utilisée, les estimations sont établies en fonction du point d'embarquement.
- (vi) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du double-comptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (vii) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

Enquête sur la base tarifaire

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe économique pour la paire de villes inscrites sur le

code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk "**".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- (ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.
- (iii) In Table 6.7, the classification of cities by hub category are based only on the scheduled domestic traffic of the Canadian Level I carriers. The number of enplanements was used as a measure of traffic and cities with airports were then grouped into various hub categories according to the percentage of passengers who enplaned at each of the cities in relation to the whole system. Thus, a large hub is a city that accounts for 10.0% or more of all enplanements. A medium hub is one that accounts for 2.0% to

coupon, on analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "*" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "**".

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'Enquête sur la base tarifaire.

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.
- (iii) Dans le tableau 6.7, la classification des villes par catégorie de villes-pivots est fondée seulement sur le trafic des vols intérieurs réguliers des transporteurs canadiens de niveau I. Le nombre d'embarquements est utilisé comme mesure du trafic et les villes aéroportuaires sont ensuite groupées en différentes catégories de villes-pivots selon les proportions de passagers embarqués à chacune des villes par rapport à l'ensemble du système. Ainsi, le terme grande ville-pivot est associé à une ville responsable de 10.0% ou plus de l'ensemble des embarquements. Une moyenne ville-pivot est pour sa

10.0% (lower limit included) of enplanements, and a small hub is one that accounts for 0.5% to 2.0% (lower limit included). The classification based on 1989 figures is the following:

- Large hubs: Calgary, Toronto and Vancouver.
- Medium hubs: Edmonton, Halifax, Montreal, Ottawa and Winnipeg.
- Small hubs: Kelowna, Prince George, Regina, Saskatoon, St. Johns, Thunder Bay and Victoria.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

Aircraft Movement Survey

Coverage/Survey Universe

The statistics appearing in Section 7 are for aircraft movements reported by Transport Canada (TC) air traffic control units at Transport Canada control towers and Flight Service Stations (FSS).

The aircraft movement statistics were compiled at the Aviation Statistics Centre (ASC) from Daily Air Traffic Records that originated with the tower and FSS units. The reports give detailed accounts of all aircraft movements during the reporting period.

Survey Methodology

The Itinerant Aircraft Movement Record is designed to capture aircraft identity, aircraft type, the last station before landing at the reporting airport or the next station after take-off, arrival or departure, time of movement, runway used and the flight rules (instrument flight rules or visual flight rules).

The Local Aircraft Movement Record provides for reports of local movements by hour, single engine, multi-engine, jet or military aircraft.

Data Quality and Limitations

The Aviation Statistics Centre maintains a data base of current information on all registered aircraft. The storage of this information reduces the reporting burden of the survey respondents and limits the element of human error associated with the preparation of source documents.

The parameter files also include Airport Environment information against which the airport category is checked: the reported runway is validated and the time difference between GMT and Local is allocated.

part responsable de 2.0% à 10.0% (borne inférieure incluse) des embarquements alors qu'une petite ville-pivot en accapare de 0.5% à 2.0% (borne inférieure incluse). La classification résultante pour l'année 1989 est la suivante:

- Grandes villes-pivots: Calgary, Toronto et Vancouver.
- Moyennes villes-pivots: Edmonton, Halifax, Montréal, Ottawa et Winnipeg.
- Petites villes-pivots: Kelowna, Prince George, Regina, Saskatoon, St. Johns, Thunder Bay et Victoria.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).

Enquête sur les mouvements d'aéronefs

Couverture/univers de l'enquête

Les statistiques présentées à la Section 7 donnent les mouvements d'aéronefs enregistrés par les unités de contrôle de la circulation aérienne aux tours de contrôle de Transports Canada et les Stations d'information de vol (FSS).

Les statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs ont été rassemblées à partir de rapports quotidiens transmis au Centre des statistiques de l'aviation par les unités des tours de contrôle et FSS. Ces rapports donnent un relevé détaillé de tous les mouvements d'aéronefs durant la période étudiée.

Méthodes d'enquête

Le Rapport sur les mouvements itinérants d'aéronefs a pour objet de capter les renseignements suivants: l'identification de l'aéronef, le type ou genre d'aéronef, l'origine du dernier aéroport précédant l'atterrissage à l'aéroport déclarant ou la destination du vol après le décollage, l'arrivée ou le départ, l'heure précise du mouvement, la piste utilisée et les règles de vol (vols visuels ou aux instruments).

Le Rapport sur les mouvements locaux d'aéronefs sert à répartir les mouvements locaux selon l'heure, les avions monomoteurs, multimoteurs, à réaction ou militaires.

Qualité des données et restrictions

Le Centre des statistiques de l'aviation maintient une base de données avec un fichier des paramètres sur toutes les marques d'immatriculation des aéronefs. L'emménagement de ces renseignements permet d'alléger le fardeau des répondants appelés à fournir les données et de plus contribue à minimiser les erreurs inhérentes à la préparation des documents de référence.

Le fichier des paramètres renferme en outre l'information sur l'environnement de l'aéroport qui permet de vérifier sa catégorie. La piste déclarée est homologuée et la différence entre le temps moyen de Greenwich et l'heure locale est assignée.

Aircraft Movement Statistics are accumulated from data originating with air traffic control tower units or Flight Service Stations personnel. Because staff in these positions are highly trained in factual observation and reporting, the entries in the data bank are of a high quality.

The processing system contains editing procedures designed to identify data errors occurring during transcription and transmission or during data capture of forms. Identified errors are manually corrected by ASC editing staff.

Users requiring more information about the Aircraft Movement Survey may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6185).

Factors Which May Have Influenced The Data

- a) Revisions were made to the 1991 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1991 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1991 publication.
- b) The total number of carriers by level which reported financial operations for 1992 are shown in the following table with comparative 1991 data:

	1991	1992	Change Variation %	
Level I	4	4	-	Niveau I
Level II	23	20	-13.0	Niveau II
Level III	72	77	6.9	Niveau III
Level IV	176	152	-13.6	Niveau IV
Total	275	253	-8.0	Total

- c) The total number of carriers which reported nil financial activity, for 1992 are as follows: Level II - 0, Level III - 0 and Level IV - 2.
- d) Estimates for non response totalled 5% in 1992.
- e) In 1989, Canadian air carriers were allowed to file their annual financial data on a fiscal year basis as opposed to a calendar year basis. Of the 247 carriers in 1992, 189 reported on a calendar year basis, and these carriers accounted for 76.5% of all revenues reported.

Les statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs sont accumulées à partir des données provenant des unités des tours de contrôle de la circulation aérienne ou du personnel des stations d'information de vol. Etant donné que le personnel de ces positions est hautement formé et possède une expertise dans la surveillance des opérations et la manière de remplir les déclarations, il s'ensuit donc que les statistiques qui entrent dans la banque des données sont de haute qualité.

Les cycles de vérification font partie des programmes du traitement des données sur l'ordinateur et sert à identifier les erreurs commises lors de l'échange des données via le réseau ADIS ou capté par formulaire. Les erreurs identifiées sont corrigées manuellement par les préposés à la vérification au Centre des statistiques de l'aviation.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet de l'Enquête sur les mouvements d'aéronefs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6185).

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1991 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1991 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1991.
- b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités financières pour 1992 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour l'année 1991 sont également présentées.

- c) Pour l'année 1992, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité financière se lit comme suit: niveau II - 0, niveau III - 0 et niveau IV - 2.
- d) Les estimations pour les non-répondants ont totalisé 5% en 1992.
- e) En 1989, il était permis aux transporteurs aériens de déclarer leurs données financières annuelles basées sur l'année fiscale par opposition à l'année civile. Des 247 transporteurs en 1992, 189 ont déclaré leurs données selon l'année civile représentant 76.5% de toutes les recettes générées.

- f) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.
- g) In 1992, Canadian Airlines International Ltd. reduced their aircraft operations expenses by \$34.7 million due to a one-time federal fuel tax rebate. They also reduced their general administrative expenses by \$7.7 million due to a one-time pension adjustment. They also reduced their miscellaneous non-operating expenses by \$17.5 million due to a provincial recovery of sales tax on aircraft. Finally, they included restructuring costs of \$198.6 million in miscellaneous non-operating expenses.
- f) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce double-comptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.
- g) En 1992, les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont réduit leurs dépenses d'exploitation des aéronefs de \$34,7 millions en raison d'un remboursement en une fois de la taxe fédérale sur le carburant. Ce transporteur a également réduit ses dépenses au titre de l'administration générale de \$7,7 millions en raison d'un ajustement en une fois sur les pensions. Il a également réduit ses dépenses hors exploitation de \$17,5 millions dû à un recouvrement provincial de la taxe de ventes sur les aéronefs. Enfin, des coûts de restructuration de \$198,6 millions ont été inclus dans les dépenses diverses hors exploitation.

Glossary

Terms Related to Civil Aviation Data

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

Charter services. Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

Depreciation. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometres. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Level I. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes of revenue goods.

Level II. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

Level III. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

Level IV. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of \$250,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

Level V. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than \$250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

Level VI. This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-operating income and expenses. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

Passenger. For scheduled transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

Passenger-kilometre. A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

Passenger load factor. This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

Passenger tonne-kilometre. This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

Scheduled services. Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

Tonne-kilometre. Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

Transborder services. Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

Weight load factor. This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

Terms Related to Fare Basis Data

Air fare index. Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

Average fare. This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Domestic sector. Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

Fare basis. A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

Fare type group. For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- **Business class.** A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- **Discount.** A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.
- **Economy.** A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.
- **First class.** The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- **Other.** Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

International sector. Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

Long-haul. Distances of 800 kilometres or more.

Passenger. For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

Scheduled services. Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

Southern and northern sectors. The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Terms Related to Aircraft Movement Data

Aircraft movement. A takeoff, a landing, or a simulated approach by an aircraft.

Itinerant movement. At airports with control towers refers to a movement in which an aircraft proceeds to or arrives from another location; or where aircraft leaves the circuit but returns without landing at another airport.

Local movement. At airports with control towers, refers to a movement in which the aircraft remains in the circuit.

Other Terms

Travel Price Index. The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

Coefficient de chargement. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

Coefficient de remplissage, passagers. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Dépenses d'exploitation. Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

Dépréciation. Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

Frais d'entretien. Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais de gestion générale. Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de service courant des aéronefs et du trafic. Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

Gains ou pertes de capital. Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

Intérêts versés. Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

Marchandises. Ce terme désigne tout trafic autre que le trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

Niveau I. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins un million de passagers payants ou au moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes.

Niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

Niveau III. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et de moins de 10 000.

Niveau IV. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau V. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau VI. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.

Passager. Dans le cas du transport régulier, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

Passager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

Recettes d'exploitation. Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

Revenus d'intérêts et d'escomptes. Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

Revenus et dépenses hors exploitation. Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

Revenus ou pertes d'exploitation. Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

Services d'affrètement. Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

Services transfrontaliers. Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

Sièges-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

Tonnes-kilomètres. La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

Tonnes-kilomètres de marchandises. Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

Base tarifaire. Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

Groupes tarifaires. Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

- **Classe affaires.** Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base. Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).
- **Classe économique.** Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.
- **Première classe.** Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
- **Réduit.** Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe.
- **Autres.** Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

Indice des tarifs aériens. Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

Passager. Aux fins de l'Enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

Secteurs du nord et du sud. Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

Tarif moyen. On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

Vols court-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

Vols intérieurs. Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

Vols internationaux. Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis.

Vols long-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

Termes ayant trait aux données sur les mouvements d'aéronefs

Mouvement d'aéronef. Tout décollage, atterrissage ou toute approche simulée par un aéronef.

Mouvement Itinérant. Aux aéroports avec tour de contrôle, sont considérés comme mouvements itinérants les mouvements dans lesquels les aéronefs partent à destination ou arrivent en provenance d'un autre lieu, ou les mouvements où les aéronefs quittent le circuit mais reviennent pour atterrir.

Mouvement local. Aux aéroports avec tour de contrôle, sont considérés comme mouvements locaux, les mouvements dans lesquels les aéronefs restent dans le circuit.

Autres termes

Indice des prix des voyages. Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

PUBLISHED SPECIAL ARTICLES / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES

Publication	Quarter/	Title /	Ref. Period/
Date de publication	Trimestre	Titre	Période de référence
Year/ Année			
Catalogue 51-002 Quarterly / Trimestriel			
Air Carrier Operations in Canada / Opérations des transporteurs aériens au Canada			
1992	4	Average Domestic Air Fares by Province and City Since 1983 / Tarifs aériens intérieurs moyens selon la province et la ville, depuis 1983	1983-92
	3	The International Air Charter Market (Passengers) / Le marché des services aériens d'affrètement internationaux (passagers)	1983-92
	2	Air Fare Indexes Versus Average Air Fares / Indices des tarifs aériens versus tarifs aériens moyens	1983-92
	1	Business Usage of Privately Registered Aircraft / Utilisation, par affaires, des aéronefs immatriculés comme aéronefs privés	1990
1991	4	Evolution of Air Fares for the top ten Canadian cities, Fourth Quarter of 1988-1991 / Évolution des tarifs aériens au niveau des dix principales villes canadiennes, Quatrième trimestre de 1988-1991	1988-91
	3	Five Years of Affiliate Networks / Cinq années des réseaux affiliés	1987-91
	2	A look at Discount Fare Utilization and Air Fares at the Provincial Level / Un examen de l'utilisation des tarifs aériens au niveau des provinces	1987-91
	1	An Overview of Operations / Un aperçu des exploitations	1980-90
1990	4	Evolution of Air Fares in Canada During the Period of Post Economic Regulatory Reform / Évolution des tarifs aériens au Canada au cours de la période qui a suivi la réforme de la réglementation économique	1988-90
	3	Level I Carriers Direct Flying Expenses / Dépenses d'exploitation directe des transporteurs de niveau I	1982-90
	2	Discount Fare Utilization in the International Sector / Utilisation des tarifs réduits dans le secteur international	1983, 1987-90
	1	Employment of Canadian Air Carrier Families and the Efficiencies of its Use / L'effectif des groupes de transporteurs aériens et l'efficacité de son utilisation	1987-89
1989	4	An Overview of the Canadian Air Fare Indexes / Un aperçu général des indices des tarifs aériens canadiens	1983-89
	3	Financial Performance of the Major Carriers and Their Affiliate Networks / Performance financière des principaux transporteurs et leurs réseaux d'affiliés	1987-89
	2	A Look at Discount Fare Utilization and Air Fares at the City Level / Un examen de l'utilisation des tarifs réduits et des tarifs aériens au niveau des villes	1983, 1987-89
	1	Fleet of the Canadian Affiliate Carriers / Flotte des transporteurs affiliés canadiens	1987-89
1988	4	Yields on Scheduled Services for Selected Canadian Air Carriers / Les revenus moyens des services à horaire fixe pour certains transporteurs aériens canadiens	1984-88

Publication	Quarter/	Title /	Ref. Period/
Date de publication	Trimestre	Titre	Période de référence
Year/ Année			
		Impact of Deregulation on Air Fares / Effet de la déréglementation sur les tarifs aériens	1983-88
	3	Canada's Level I Air Carriers and the World's Scheduled Air Carriers / Transporteurs aériens canadiens de niveau I et les transporteurs aériens mondiaux à horaire fixe	1980-87
		Fleet of Level I Canadian Air Carriers / Flotte aérienne des transporteurs aériens canadiens de niveau I	1988-89
	2	Business & Other Reasons for Travel / Voyages d'affaires et autres	1988
		Discount Fare Utilization at the Provincial Level / Utilisation des tarifs réduits au niveau provincial	1983, 1987-88
	1	Airplane and other Modes of Passenger Transportation / L'avion et les autres moyens de transport utilisés par les passagers	1987
		A Look at Air Fare Indexes in Canada / Un examen des indices des tarifs aériens au Canada	1983-88
		Catalogue 51-204 Annual / Annuel Air Passenger Origin and Destination Domestic Report / Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur	
1992		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1988-92
		Impact of Affiliations of Regional and Local Carriers with Major Canadian Carriers / L'impact des affiliations des transporteurs régionaux et locaux avec les principaux transporteurs canadiens	1987-92
1991		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1987-91
		Impact of Affiliations of Regional and Local Carriers with Major Canadian Carriers / L'impact des affiliations des transporteurs régionaux et locaux avec les principaux transporteurs canadiens	1987-91
		Scheduled Domestic Air Traffic / Trafic aérien régulier intérieur	1980-91
1990		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1986-90 1978-90
		Impact of Affiliations of Regional and Local Carriers with Major Canadian Carriers / L'impact des affiliations des transporteurs régionaux et locaux avec les principaux transporteurs canadiens	1986-90
		Scheduled Inter-provincial and Intra-provincial Air Traffic / Trafic aérien régulier inter-provincial et intra-provincial	1989-90
1989		An Historical Perspective / Une perspective historique	1968-89
1988		Lester B. Pearson - Our busiest Airport / Notre aéroport le plus achalandé - Lester B. Pearson	1978-88
		Transportation Used by Canadian Travellers / Les moyens de transport utilisés par les voyageurs canadiens	1984,86 1988
		Yields from a Hub Perspective / Les revenus moyens vus sous l'angle des villes-pivots	1983-88

Publication	Quarter/ Date de publication	Title / Titre	Ref. Period/ Période de référence
Year/ Année	Trimestre		
		Catalogue 51-205 Annual / Annuel Air Passenger Origin and Destination, Canada – United States Report / Origine et destination des passagers aériens, rapport Canada – États-Unis	
1992		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1988-92
		Scheduled Transborder Air Traffic / Trafic aérien régulier transfrontalier	1983-92
1991		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1987-91
		A Provincial-Territorial Dimension / Une dimension provinciale/territoriale	1990-91
1990		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1986-90 1978-90
		Ontario-New York State and Ontario-Florida Scheduled Air Passenger Traffic / Trafic des passagers sur vols réguliers pour Ontario-État de New York et Ontario-État de Floride	1979-90
1989		An Historical Perspective / Une perspective historique	1968-89
		Catalogue 51-206 Annual / Annuel Canadian Civil Aviation / Aviation civile canadienne	
1991		The Impact of Competition on Air Fares in Canada / L'effet de la concurrence sur les tarifs aériens au Canada	1983-91
		Airline Passenger Services and Canadian Air Carrier Competitiveness / Services aux passagers des compagnies aériennes et concurrence entre les transporteurs aériens au Canada	1986-90
1990		An Overview of Employment / Un aperçu de l'emploi	1980-90
		An Overview of the Canadian Air Fare Indexes / Un aperçu des indices des tarifs aériens canadiens	1986-90
		Discount Fares by Day of the Week / Tarifs réduits selon les jours de la semaine	1989-90
1989		The International Charter Market / Marché de l'affrètement international	1983-89
		Discount Fare Utilization and Air Fares: Regional Synopsis / Utilisation des tarifs réduits et tarifs aériens: sommaire régional	1983, 1987-89
1988		The International Charter Market / Marché de l'affrètement international	1983, 1987-88
		A look at Air Fare Indexes in Canada / Un examen des indices des tarifs aériens au Canada	1983-88
		Yields from a Hub Perspective / Les revenus moyens vus sous l'angle des villes-pivots	1983-88

Publication	Quarter/	Title /	Ref. Period/
Date de publication	Trimestre	Titre	Période de référence
Year/ Année			
Catalogue 51-207 Annual / Annuel			
Air Charter Statistics / Statistiques des affrètements aériens			
1991		Deregulation and the New Conditions to Operate an Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	1987-91
		The domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1987-91
		The International Charter Market / Le marché des vols nolisés internationaux	1987-91
1990		Deregulation and the New Conditions to Operate an Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	
		The domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1986-90
		The International Charter Market / Le marché des vols nolisés internationaux	1986-90
1989		International and Transborder Charter Markets / Le marché des vols nolisés internationaux et transfrontaliers	1980-89
		A Ten Years Review of the International Charter Passenger Market / Une revue du marché des vols nolisés internationaux au cours des dix dernières années	1980-89
1988		A Time Series Analysis of the Charter's Market Shares / Une analyse chronologique des parts du marché des affréteurs	1984-88

For further information, please contact the Aviation Statistics Centre (819-997-1986). Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le Centre des statistiques de l'aviation (819-997-1986).

HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION

Available from the Transportation Division are...

- * key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- * special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- * two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- * a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David J. Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

March 1991

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- * deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David J. Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942
Télécopieur: (613) 953-8499

Mars 1991

**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM
THE TRANSPORTATION DIVISION**
**PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA
DIVISION DES TRANSPORTS**

Catalogue	Title	Canada	U.S.A. États- Unis \$	Other Autres	Titre
10-234	Special Transportation Package	165.00	198.00	230.00	Série spéciale de publications sur les transports
50-002	Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501 E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1993.	48.00	58.00	67.00	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1993.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. – Annual M. – Monthly Q. – Quarterly
O. – Occasional Bil. – Bilingual

A. – Annuel M. – Mensuel T. – Trimestriel
H.S. – Hors série Bil. – Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.

January 1992

Janvier 1992

INTERESTED IN ACQUIRING A CANADIAN ORIGINAL?

Then **Canadian Social Trends** is the acquisition for you. A first on the Canadian scene, this journal is claiming international attention from the people who need to know more about the social issues and trends of this country.

Drawing on a wealth of statistics culled from hundreds of documents, **Canadian Social Trends** looks at Canadian population dynamics, crime, education, social security, health, housing, and more.

For social policy analysts, for trendwatchers on the government or business scene, for educators and students, **Canadian Social Trends** provides the information for an improved discussion and analysis of Canadian social issues.

Published four times a year, **Canadian Social Trends** also features the latest social indicators, as well as information about new products and services available from Statistics Canada.

CANADIAN SOCIAL TRENDS

(Catalogue No. 11-008E) is \$34 annually in Canada, US\$40 in the United States and US\$48 in other countries.

To order, write to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

For faster service, fax your order to 1-613-951-1584. Or call toll free 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

VOUS DÉSIREZ FAIRE L'ACQUISITION D'UNE OEUVRE ORIGINALE?

Alors **Tendances sociales canadiennes** est la publication qu'il vous faut. Première en son genre sur la scène canadienne, cette revue retient l'attention des gens d'ici et d'ailleurs qui désirent en savoir plus sur les questions sociales de l'heure au pays.

À l'aide d'abondantes statistiques extraites de nombreux documents, **Tendances sociales canadiennes** brosse le tableau de la dynamique de la population canadienne, de la criminalité, de l'éducation, de la sécurité sociale, de la santé, de l'habitation et de plusieurs autres sujets.

Que ce soit pour les analystes de la politique sociale, les analystes des tendances oeuvrant au sein des administrations publiques et du monde des affaires, les enseignants ou encore les étudiants, **Tendances sociales canadiennes** dégage l'information nécessaire à des discussions et des analyses approfondies relativement aux questions sociales.

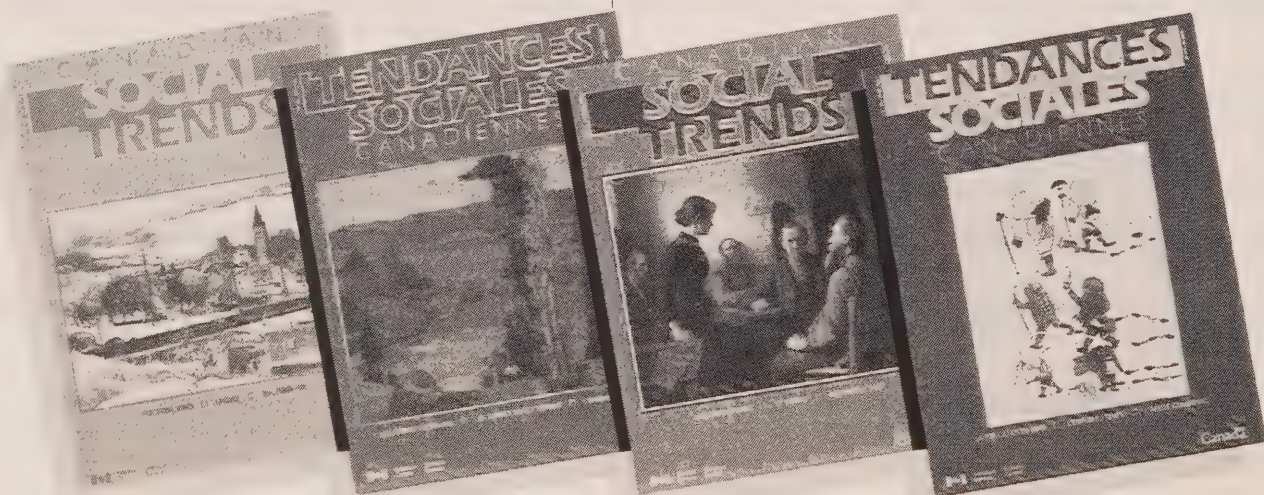
Tendances sociales canadiennes présente également les plus récents indicateurs sociaux de même que des renseignements relatifs aux produits et services qu'offre Statistique Canada.

TENDANCES SOCIALES CANADIENNES

Ce trimestriel (No 11-008F au catalogue) se vend 34 \$ l'abonnement annuel au Canada, 40 \$ US aux États-Unis et 48 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, veuillez écrire à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication).

Pour un service plus rapide, commandez par télécopieur au 1-613-951-1584. Ou composez sans frais le 1-800-267-6677 et utilisez votre carte VISA ou MasterCard.

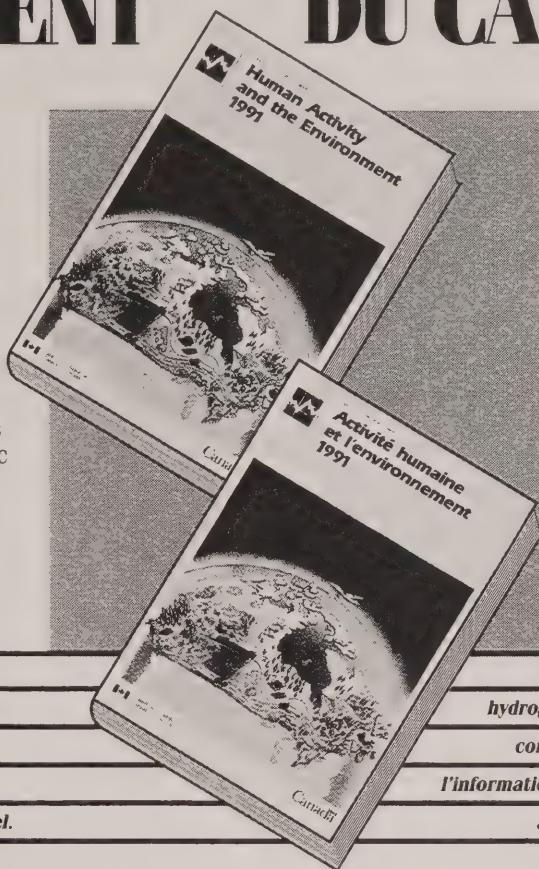


CANADA'S ENVIRONMENT

L'ENVIRONNEMENT DU CANADA

Every day you read news items about recycling, water pollution, industrial emissions or the depletion of ozone layer. Unfortunately, these reports are often fragmented, making it difficult to get a complete picture of Canada's physical environment.

Human Activity and the Environment is written to help you understand the links between our population, socio-economic activities and our environment. You'll learn, for example, how the purple water hyacinth and zebra mussels are spreading throughout inland waters and the effect they have.



Vous lisez tous les jours des articles traitant de recyclage, de la pollution de l'eau, des émissions de gaz industriels ou de la diminution de la couche d'ozone. Malheureusement, ces rapports sont trop souvent fragmentés et il devient difficile de se faire une parfaite idée de l'environnement physique du Canada.

Activité humaine et l'environnement est écrit afin de vous aider à comprendre les liens entre notre population, nos activités socio-économiques et notre environnement. Vous verrez, par exemple, comment les salicaires et les dreissna sont réparties à travers les eaux intérieures et quels en sont leurs effets.

CASE STUDY: A statistical profile of an Ontario river basin is also included as a case study to demonstrate how socio-economic information can be linked with physical data at a local level.

ÉTUDE DE CAS : un profil statistique du bassin hydrographique de l'Ontario est également présenté, comme étude de cas, en vue de montrer comment l'information socio-économique peut être mise en rapport avec les données physiques à un endroit donné.

Organized in three, easy-to-read sections: Population, Socio-economic Systems, and Environmental Conditions, this publication examines our activities from a number of perspectives:

Resource consumption
Waste generation
Monitoring the conditions of land, water, air and living organisms

This unique bestseller highlights such fascinating details as: purchases of potential pollutants by Canadian households; the importance of natural resources to the Canadian economy; energy consumption by industry

Order your copy today!
Human Activity and the Environment, Catalogue No. 11-509E) \$35 in Canada, US \$42 in the United States and US \$49 in other countries.

Write to:
Publication Sales, Statistics Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

If more convenient, FAX your order to: (613) 951-1584, or contact your local Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.

For faster ordering call 1-800-267-6677 and use VISA or MasterCard.

L'ouvrage est divisé en trois parties importantes : la population, les réseaux socio-économiques et l'état de l'environnement, qui examine nos activités sous différents angles:

- la consommation des ressources naturelles
- la production des déchets
- la surveillance de l'état des terres, de l'eau, de l'air et des organismes vivants

Ce best-seller unique met en relief des détails aussi fascinants que :

- les achats de polluants potentiels par les grandes maisons canadiennes
- l'importance des ressources naturelles pour l'économie canadienne
- la consommation d'énergie par industrie

Commandez votre exemplaire aujourd'hui!
Activité humaine et l'environnement, (n° de catalogue 11-509F) 35 \$ au Canada, 42 \$ (US) aux États-Unis et 49 \$ (US) dans les autres pays.

Écrivez à : Vente des publications Statistique Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0T6

Si vous le préférez, télécopiez votre commande au (613) 951-1584, ou contactez votre centre de consultation régional de Statistique Canada, dont vous pouvez consulter la liste dans la présente publication.

Pour un service plus rapide, composez sans frais le numéro 1-800-267-6677 et utilisez votre carte Visa ou MasterCard.

THE COMPLETE PICTURE ON SURFACE AND MARINE

TRANSPORTATION

SAVE 20% WHEN YOU INVEST IN 4 LEADING EDGE PUBLICATIONS

Deregulation, free trade and global integration all affect the face of the transportation industry -- and make it essential to stay on top of all aspects of the industry.

When all the rules are changing, data on how the industry is evolving is crucial. And Statistics Canada has put together a special 4-publication package of data you can count on for information on all areas of surface and marine transportation.

Trucking in Canada

A complete analytical overview of changes in the industry and specific statistics on everything from Canada-U.S. trucking traffic to fuel use are covered in this annual publication.

Cat. No. 53-222. Annual. **\$45** (plus GST) in Canada, **US\$54** in the United States, and **US\$63** in other countries.

Rail in Canada

Includes an overview of the structure and activity of the rail industry. The financial, operating and commodity statistics provide a comprehensive framework for intermodal comparisons. And data on the origin and destination of international commodity movements are vital for studying the effects of free trade and other global developments.

Cat. No. 52-216. Annual. **\$45** (plus GST) in Canada, **US\$54** in the United States, and **US\$63** in other countries.

Shipping in Canada

Major indicators on vessel traffic and port traffic data (including 41 commodity groups, containerized cargo and the ports of origin and destination).

Cat. No. 54-205. Annual. **\$41** (plus GST) in Canada, **US\$49** in the United States, and **US\$57** in other countries.

Surface and Marine Transport Bulletin

Eight issues a year keep you informed on the latest transportation statistics, including the Quarterly Motor Carrier Freight data. And much more.

Cat. No. 50-002. Eight issues per year. **\$75** (plus GST) in Canada, **US\$90** in the United States, and **US\$105** in other countries.

The Special Transportation Package

will keep you up-to-date on new trends, industry comparisons and leading indicators.

Best of all, you save 20% when you invest in all four publications! Order the **Special Transportation Package** and pay only **\$165** (plus GST) in Canada, **US\$198** in the U.S. and **US\$230** in other countries. Quote package number 10-234.

To order write:

Marketing Division, Publication Sales, Statistics Canada,
Ottawa, Ontario, K1A 0T6.
For faster ordering, call **1 800 267-6677**, or fax **(613) 951-1584**.
Or contact the Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

POUR TOUT SAVOIR SUR LES

TRANSPORTS

MARITIME ET TERRESTRE

ÉPARGNEZ 20 % À L'ACHAT DE QUATRE PUBLICATIONS D'AVANT-GARDE

La déréglementation, le libre-échange et l'intégration globale sont tous des facteurs qui influent sur le secteur des transports. Il est donc essentiel de suivre l'évolution de tous les aspects de ce secteur.

Il est crucial de posséder des données sur l'évolution d'un secteur lorsque celui-ci fait l'objet d'une déréglementation. Statistique Canada a créé une série spéciale de quatre publications qui présentent des données sur tous les aspects des transports maritime et terrestre.

Le camionnage au Canada

Cette publication comporte une analyse détaillée de l'évolution de ce secteur d'activité, ainsi que des statistiques précises sur des sujets variés, du trafic entre le Canada et les États-Unis à la consommation de carburant.

Publication annuelle n° 53-222 au catalogue. **45 \$** (TPS en sus) au Canada, **54 \$** US aux États-Unis et **63 \$** US dans les autres pays.

Le transport ferroviaire au Canada

Cette publication présente un aperçu de la structure et des activités du secteur du transport ferroviaire. Les données détaillées sur les finances, l'exploitation et les marchandises transportées permettent d'établir des comparaisons entre les différents modes de transport. Par ailleurs, les données sur l'origine et la destination des mouvements internationaux de marchandises sont essentielles à l'étude des effets du libre-échange et d'autres événements internationaux.

Publication annuelle n° 52-216 au catalogue. **45 \$** (TPS en sus) au Canada, **54 \$** US aux États-Unis et **63 \$** US dans les autres pays.

Le transport maritime au Canada

La publication présente d'importants indicateurs sur le trafic des navires et le trafic portuaire (y compris 41 groupes de marchandises, le fret conteneurisé ainsi que les ports d'origine et de destination).

Publication annuelle n° 54-205 au catalogue. **41 \$** (TPS en sus) au Canada, **49 \$** US aux États-Unis et **57 \$** US dans les autres pays.

Bulletin de service sur les transports terrestre et maritime

Dans les huit numéros, vous trouverez les statistiques les plus récentes sur les transports, ainsi que les données de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, et plus encore.

Publication n° 50-002 au catalogue. Huit numéros par année au coût de **75 \$** (TPS en sus) au Canada, **90 \$** US aux États-Unis et **105 \$** US dans les autres pays.

Grâce à cette série spéciale de publications sur les transports

vous serez informé des nouvelles tendances, des comparaisons établies et des indicateurs clés.

En plus, vous obtenez un rabais de 20 % à l'achat des quatre publications. Commandez la **série spéciale sur les transports** et ne payez que **165 \$** (TPS en sus) au Canada, **198 \$** US aux États-Unis et **230 \$** US dans les autres pays. Citez la série n° 10-234.

Pour commander, écrivez à :

Division de la commercialisation, Vente des publications, Statistique Canada,
Ottawa (Ontario) K1A 0T6. Pour commander plus rapidement, composez le **1-800-267-6677** ou télécopiez votre commande au **(613) 951-1584**. Vous pouvez également vous adresser à l'un des centres régionaux de consultation de Statistique Canada qui figurent dans la publication.



Catalogue 51-206 Annual

Canadian Civil Aviation

1993

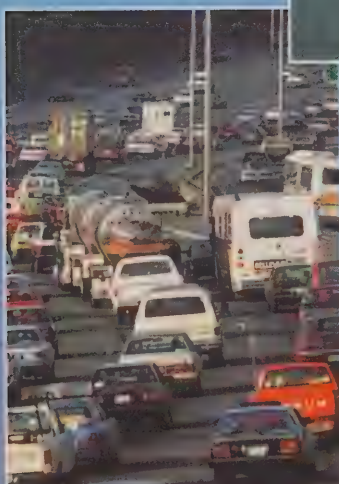
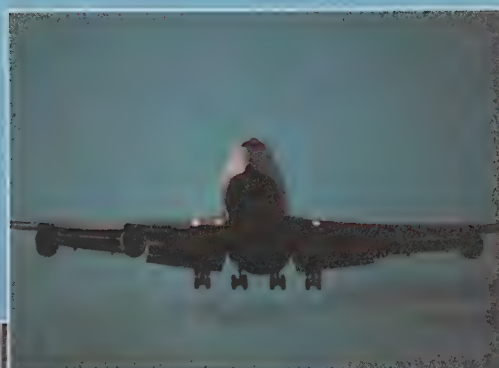


Catalogue 51-206 Annuel

Aviation civile canadienne

1993

Gouvernement
Publication



Statistics Canada
Statistique Canada

Canada

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on CD, diskette, computer print-out, microfiche and microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct online access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable database and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre,
Transportation Division,
Facsimile Number (1-819-953-8499)

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 Telephone: (1-819-997-1986) or to the Statistics Canada reference centre in:

Halifax	(1-902-426-5331)	Regina	(1-306-780-5405)
Montreal	(1-514-283-5725)	Edmonton	(1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winnipeg	(1-204-983-4020)		

Toll-free access is provided in all provinces and territories, **for users who reside outside the local dialing area** of any of the regional reference centres.

Newfoundland, Labrador, Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Saskatchewan	1-800-667-7164
Manitoba	1-800-661-7828
Southern Alberta	1-800-882-5616
Alberta and Northwest Territories	1-800-563-7828
British Columbia and Yukon	1-800-663-1551

Telecommunications Device for the Hearing Impaired	1-800-363-7629
Toll-free Order-only Line (Canada and United States)	1-800-267-6677

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Marketing Division, Sales and Service, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

(1-613-951-7277)
Facsimile Number (1-613-951-1584)
Toronto Credit Card Only (1-416-973-8018)

Standards of Service to the Public

To maintain quality service to the public, Statistics Canada follows established standards covering statistical products and services, delivery of statistical information, cost-recovered services and service to respondents. To obtain a copy of these service standards, please contact your nearest Statistics Canada Regional Reference Centre.

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinaire et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doit être adressée à la:

Centre des statistiques de l'aviation,
Division des transports,
Numéro du télécopieur (1-819-953-8499)

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 téléphone: (1-819-997-1986) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

Halifax	(1-902-426-5331)	Regina	(1-306-780-5405)
Montréal	(1-514-283-5725)	Edmonton	(1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winnipeg	(1-204-983-4020)		

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, **aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve, Labrador, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Saskatchewan	1-800-667-7164
Manitoba	1-800-661-7828
Sud de l'Alberta	1-800-882-5616
Alberta et Territoires du Nord-Ouest	1-800-563-7828
Colombie-Britannique et Yukon	1-800-663-1551

Appareils de télécommunications pour les malentendants	1-800-363-7629
Numéro sans frais pour commander seulement (Canada et États-Unis)	1-800-267-6677

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Division du marketing, Ventes et Service, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

(1-613-951-7277)
Numéro du télécopieur (1-613-951-1584)
Toronto Carte de crédit seulement (1-416-973-8018)

Normes de service au public

Afin de maintenir la qualité du service au public, Statistique Canada observe des normes établies en matière de produits et de services statistiques, de diffusion d'information statistique, de services à recouvrement des coûts et de services aux répondants. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec le Centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.



Statistics Canada
Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Canadian Civil Aviation

1993

Statistique Canada
Division des transports
Le centre des statistiques de l'aviation

Aviation civile canadienne

1993

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry,
Science and Technology, 1994

All rights reserved. No part of this publication
may be reproduced, stored in a retrieval system or
transmitted in any form or by any means, electronic,
mechanical, photocopying, recording or otherwise
without prior written permission from Licence
Services, Marketing Division, Statistics Canada,
Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

December 1994

Price: Canada: \$39.00
United States: US\$47.00
Other Countries: US\$55.00

Catalogue No. 51-206

ISSN 0826-6026

Ottawa

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, des Sciences
et de la Technologie, 1994

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de
transmettre le contenu de la présente publication, sous
quelque forme ou par quelque moyen que ce soit,
enregistrement sur support magnétique, reproduction
électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou
de l'emmagasiner dans un système de recouvrement,
sans l'autorisation écrite préalable des Services de
concession des droits de licence, Division du
marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario,
Canada K1A 0T6.

Décembre 1994

Prix : Canada : 39 \$
États-Unis : 47 \$ US
Autres pays : 55 \$ US

N° 51-206 au catalogue

ISSN 0826-6026

Ottawa

Note of Appreciation

*Canada owes the success of its statistical system to
a long-standing cooperation involving Statistics
Canada, the citizens of Canada, its businesses,
governments and other institutions. Accurate and
timely statistical information could not be produced
without their continued cooperation and goodwill.*

Note de reconnaissance

*Le succès du système statistique du Canada repose
sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada
et la population, les entreprises, les administrations
canadiennes et les autres organismes. Sans cette
collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible
de produire des statistiques précises et actuelles.*

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- P preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

CONVERSION FACTORS

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

Metric	Imperial
1 kilometre	.621 statute mile
1 litre	.220 gallon
1 kilogram	2.205 pounds
1 tonne	1.102 tons, short 2,000 pounds
1 tonne-kilometre	.685 ton-mile

ACKNOWLEDGEMENTS

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of D. Dodds, Director, Transportation Division and G. Baldwin, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Civil and General Aviation Unit of which T. Horricks is the Unit Head, R. Lund is the Statistician, and D. Bunting is Head of Production. It is also a product of the Fare Analysis and International Traffic Unit of which L. Di Piéto is the Unit Head, B. Snider is the Statistician and G. Lorrain is the Statistical Assistant.

The following persons also contributed directly and indirectly to the preparation of this publication:

Civil and General Aviation Unit:

Denise Paul	Madeleine Saumier
Don Kirkpatrick	Micheline Gaudreau
Douglas Ryan	

Fare Analysis and International Traffic Unit:

Diane Denis	Sylvie Moreau
-------------	---------------

System Section:

Marc Maisonneuve

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences – Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 – 1984.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- P nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

FACTEURS DE CONVERSION

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Métriques	Impériales
1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon
1 kilogramme	2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte 2,000 livres
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

REMERCIEMENTS

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports et G. Baldwin, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Sous-section de l'aviation civile et générale, dont T. Horricks est le chef de section, R. Lund est le statisticien et D. Bunting est le chef de la production. La Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international, dont L. Di Piéto est le chef de section, B. Snider est le statisticien et G. Lorrain est l'adjointe à la statistique ont également contribué à la production de cette publication.

Les personnes suivantes ont également contribué, directement ou indirectement, à la production de cette publication:

Sous-section de l'aviation civile et générale:

Denise Paul	Madeleine Saumier
Don Kirkpatrick	Micheline Gaudreau
Douglas Ryan	

Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international:

Diane Denis	Sylvie Moreau
-------------	---------------

Section des systèmes:

Marc Maisonneuve

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" – "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 – 1984.



Table of Contents

	Page
Highlights	vii
Introduction	xi
Special Articles	xii
SECTION 1 THE YEAR IN REVIEW	
Table 1.1 Ratios – Canadian Air Carriers, Level I, 1990-1991	1
Table 1.2 Selected Economic and Demographic Indicators	2
PART I COMMERCIAL AVIATION	
SECTION 2 OPERATING STATISTICS	
Table 2.1 Operating Statistics – Canadian Air Carriers	3
Table 2.2 Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4
Table 2.3 Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I	5
Table 2.4 Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	7
Table 2.5 Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	8
SECTION 3 FINANCIAL DATA	
Table 3.1 Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	9
Table 3.2 Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	10
Table 3.3 Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	12
Table 3.4 Income Statement – Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, Levels I-IV	13
Table 3.5 Income Statement by Province of Domicile – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	14
Table 3.6 Passenger and Goods Revenue, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	18

Table des matières

	Page
Faits saillants	vii
Introduction	xi
Études spéciales	xii
SECTION I REVUE DE L'ANNÉE	
Tableau 1.1 Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1990-1991	1
Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis	2
PARTIE I AVIATION COMMERCIALE	
SECTION 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION	
Tableau 2.1 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Tableau 2.2 Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Tableau 2.3 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	5
Tableau 2.4 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	7
Tableau 2.5 Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	8
SECTION 3 DONNÉES FINANCIÈRES	
Tableau 3.1 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	9
Tableau 3.2 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	10
Tableau 3.3 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	12
Tableau 3.4 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement	13
Tableau 3.5 État des recettes par province de domicile – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	14
Tableau 3.6 Recettes-passagers et recettes-marchandises par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	18

Table of Contents – Continued

	Page
Table 3.7 Balance Sheet – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	19
Table 3.8 Balance Sheet – Canadian Air Carriers, Level I	20
Table 3.9 Balance Sheet – Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, Levels I-IV	21
Table 3.10 Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers, Levels I and II	22
Table 3.11 Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers, Level I	23

SECTION 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III and Level IV	24
Table 4.2 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	25
Table 4.3 Salaries and Wages Paid, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	26

SECTION 5 AIRCRAFT FLEET

Table 5.1 Aircraft Fleet, by Type of Power Plant and Selected Aircraft Weight Groups – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	27
Table 5.2 Aircraft Fleet, by Aircraft Type – Canadian Air Carriers, Level I	28

PART II FARE BASIS**SECTION 6 FARE BASIS DATA**

Table 6.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1988-1991	30
Table 6.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	31
Table 6.3 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	31

Table des matières – suite

	Page
Tableau 3.7 Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	19
Tableau 3.8 Bilan – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	20
Tableau 3.9 Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement	21
Tableau 3.10 Dépenses d'exploitation directes des aéronefs – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II	22
Tableau 3.11 Dépenses d'exploitation directes des aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	23

SECTION 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III et de niveau IV	24
Tableau 4.2 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	25
Tableau 4.3 Traitements et salaires par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	26

SECTION 5 FLOTTE D'AÉRONEFS

Tableau 5.1 Flotte d'aéronefs, par type de groupe motopropulseur et groupes de poids d'aéronefs choisis – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	27
Tableau 5.2 Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	28

PARTIE II BASE TARIFAIRE**SECTION 6 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE**

Tableau 6.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1988-1991	30
Tableau 6.2 Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	31
Tableau 6.3 Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	31

Table of Contents – Concluded

	Page
Table 6.4 Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	32
Table 6.5 Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	33
Table 6.6 Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	34
Table 6.7 Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by Hub Category and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	35
PART III CIVIL AVIATION	
SECTION 7 AIRCRAFT MOVEMENTS	
Table 7.1 Itinerant Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Type of Movement	38
Table 7.2 Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Class of Operation	39
SECTION 8 AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES	
Table 8.1 Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by Type of Aircraft	40
Table 8.2 Pilot Licences in Force in Canada	40
Notes to Users	
Methodology and Data Limitations	41
Factors Which May Have Influenced the Data	47
Glossary	49
Published Special Articles	54
Publications Available from the Transportation Division	57

Table des matières – fin

	Page
Tableau 6.4 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	32
Tableau 6.5 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	33
Tableau 6.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	34
Tableau 6.7 Recettes par passager-kilomètre, secteur intérieur, selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	35
PARTIE III AVIATION CIVILE	
SECTION 7 MOUVEMENTS D'AÉRONEFS	
Tableau 7.1 Mouvements itinérants d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon le genre de mouvement	38
Tableau 7.2 Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon la classe de vol	39
SECTION 8 AÉRONEFS IMMATRICULÉS ET LICENCES DE PILOTES	
Tableau 8.1 Sommaire du registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, selon le genre d'aéronefs	40
Tableau 8.2 Licences de pilote en vigueur au Canada	40
Notes aux utilisateurs	
Méthodes et restrictions	41
Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données	47
Glossaire	51
Études spéciales publiées	54
Publications disponibles à la Division des transports	57

Highlights

Operating Statistics

- The volume of passenger operations reported by Canadian air carriers decreased in 1993, in comparison to 1992, while the amount of goods carried increased. Both passengers carried and passenger-kilometres flown decreased by 2%. The number of passengers carried in 1993 (31.5 million) declined to the level reported in 1991, after a slight increase was reported in 1992. However, the amounts reported in the last few years are far below the years 1988 to 1990, during which Canadian air carriers averaged 36.7 million passengers carried annually.
- Particularly large decreases were reported in the domestic scheduled passenger market, where volume dropped by 5%, a decrease of over one million passengers. Passengers carried on domestic scheduled routes have decreased steadily from 23 million in 1988 to 18 million in 1993. The decreases in 1993 were almost entirely accounted for by the carriers in the two major families of air carriers. These families are made up of Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) and their networks of affiliate carriers. The two families of air carriers control most of the scheduled operations in Canada. Both major carriers cut domestic capacity, which was felt to be excessive, and this action was followed by decreased domestic operations.
- Meanwhile, the large air carriers which compete with Air Canada and CAIL in the domestic market reported that they carried 156,000 more passengers and flew 2.2 billion more passenger-kilometres in the domestic market in 1993, increases of 21% and 29% respectively. These carriers are mainly charter carriers although some perform scheduled services as well. In 1993, they included Air Transat, Canada 3000, First Air, Nationair and Royal Aviation. Obviously the increases they reported in the domestic market did not offset the declines by the major families, as total domestic passenger-kilometres flown by all Canadian air carriers dropped by 5% or nearly one billion. However, the 2.2 billion passenger-kilometres reported by the group of five carriers represents 10.7% of the domestic market they share with the major families. These carriers only held a 0.1% share in 1988, and have increased their share almost continuously since then, picking up passengers in search of lower fares.

Faits saillants

Statistiques d'exploitation

- Le nombre de passagers déclarés par les transporteurs aériens canadiens a chuté en 1993 par rapport à 1992, tandis que le volume de marchandises transportées s'est accru. Le nombre de passagers transportés et le nombre de passagers-kilomètres réalisés ont chuté de 2%. En 1993, le nombre de passagers transportés (31,5 millions) est tombé au niveau observé en 1991 après avoir légèrement augmenté en 1992. Cependant, les chiffres déclarés ces dernières années sont bien inférieurs aux chiffres enregistrés de 1988 à 1990, période au cours de laquelle les compagnies aériennes canadiennes ont transporté en moyenne 36,7 millions de passagers par année.
- Des réductions assez importantes ont été observées sur le marché des vols réguliers intérieurs, le trafic ayant régressé de 5%, soit un recul de plus d'un million de passagers. Le nombre de passagers sur des vols réguliers intérieurs n'a cessé de diminuer pour passer de 23 millions en 1988 à 18 millions en 1993. Les baisses observées en 1993 sont attribuables en plus grande partie aux transporteurs des deux principaux groupes de compagnies aériennes qui se composent d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International et de leurs réseaux de sociétés affiliées. Les deux groupes contrôlent la majorité des services réguliers au Canada. Les deux principaux transporteurs ont réduit la capacité des vols intérieurs, qui était jugée excessive. Cette mesure a fait chuter le niveau des services aériens intérieurs.
- Toutefois, les grands transporteurs aériens qui font concurrence à Air Canada et à Canadien International sur le marché des vols intérieurs ont déclaré avoir transporté 156,000 passagers de plus et réalisé 2,2 milliards de passagers-kilomètres de plus sur le marché intérieur en 1993, soit des gains de 21% et de 29% respectivement. Il s'agit surtout de compagnies de services d'affrètement, quoique quelques-unes fournissent également des services réguliers. En 1993, ces compagnies étaient Air Transat, Canada 3000, First Air, Nationair et Royal Aviation. De toute évidence, les hausses déclarées par ces compagnies sur le marché des vols intérieurs n'ont pas atténué les baisses inscrites par les deux groupes, le nombre total de passagers-kilomètres parcourus sur le marché intérieur par tous les transporteurs aériens canadiens ayant régressé de 5% ou de près d'un milliard. Cependant, les 2,2 milliards de passagers-kilomètres déclarés par le groupe de cinq transporteurs représentent 10,7% du marché intérieur qu'ils partagent avec les principaux groupes. Ces transporteurs ne détenaient qu'une part de 0,1% en 1988; leur part n'a pratiquement pas cessé de progresser depuis, leurs services s'adressant aux passagers à la recherche de faibles tarifs.

Financial Data

- The basic loss (operating loss combined with interest income and interest expenses) of the Canadian Level I, II and III air carriers, dropped by \$212 million to \$400 million. Air Canada improved its basic position by \$154 million and finished the year with a basic loss of \$239 million. CAIL's basic loss deteriorated by \$4 million to \$205 million. However, CAIL received a one time federal fuel tax rebate of \$35 million in 1992. Excluding the rebate, they would have reported an improved basic position as well.
- Higher passenger yields (passenger revenue per passenger-kilometre flown) on scheduled services contributed greatly to the industry's improved financial results. At 1992 yields, the industry operating revenue would have been \$249 million lower, wiping out the improvement in the industry's basic performance.
- Air Canada attributed much of their improvement to stringent cost reduction, particularly in wages and salaries. They reported wages and salary reductions of \$73 million or 9%, while CAIL's dropped by 6% or \$49 million.
- Both of the affiliate networks of the major carriers improved their basic performance in 1993. The Air Canada Connectors increased their basic income from its previous peak of \$6 million in 1992, to \$35 million in 1993. The CAIL Partners reported a basic loss of \$12 million in 1993, down from \$33 million in 1992.
- The group of five carriers which compete with Air Canada and CAIL on domestic routes and international charter operations reported improvements in their basic performance in 1993. The combined basic income for Air Transat, Canada 3000, First Air, Nationair and Royal Aviation improved from \$4 million in 1992 to \$15 million in 1993.
- While the industry's basic loss (Level I to III air carriers) decreased by \$212 million, the net loss (Level I to IV air carriers) decreased by \$260 million. The difference represents the effects of including miscellaneous expenses, capital gains and taxes. One factor was CAIL's restructuring expenses (excluding foreign exchange losses), which dropped from \$187 million in 1992 to \$45 million in 1993.

Données financières

- Les pertes de base (calculées en fonction des pertes d'exploitation, des intérêts créditeurs et des intérêts débiteurs) des transporteurs aériens des niveaux I, II et III ont régressé de 212 millions\$ pour se fixer à 400 millions\$. Air Canada a amélioré sa position de 154 millions\$ et a terminé l'année avec des pertes de base de 239 millions\$. Les pertes de base de Canadien International ont augmenté de 4 millions\$ et se sont fixées à 205 millions\$. Cependant, cette société a reçu une ristourne unique sur la taxe fédérale sur le carburant de 35 millions\$ en 1992. En excluant la ristourne, elle aurait déclaré quand même une amélioration de sa position.
- La hausse des revenus moyens tirés du transport de passagers (recettes-passagers par passager-kilomètre parcouru) sur des vols réguliers a contribué grandement à l'amélioration de la situation financière de l'industrie. Selon le rendement de 1992, les recettes d'exploitation de l'industrie auraient été de 249 millions\$ inférieures, annulant ainsi l'amélioration du rendement de l'industrie.
- Air Canada attribue l'amélioration surtout aux fortes réductions des coûts, particulièrement des salaires et des traitements. La société a déclaré des réductions salariales de 73 millions\$ ou de 9%, et Canadien International, des réductions de 49 millions\$ ou de 6%.
- Les deux réseaux de sociétés affiliées des principaux transporteurs ont déclaré une amélioration de leur rendement de base en 1993. Les liaisons d'Air Canada ont vu s'accroître leur revenu de base qui est passé du sommet précédent de 6 millions\$ en 1992 à 35 millions\$ en 1993. Les partenaires de Canadien International ont déclaré des pertes de base de 12 millions\$ en 1993, en baisse par rapport à 33 millions\$ en 1992.
- Le groupe de cinq transporteurs qui fait concurrence à Air Canada et à Canadien International sur le marché intérieur et le marché des vols d'affrètement internationaux a enregistré une amélioration de son rendement de base en 1993. Le revenu de base d'Air Transat, de Canada 3000, de First Air, de Nationair et de Royal Aviation s'est accru pour passer de 4 millions\$ en 1992 à 15 millions\$ en 1993.
- Bien que les pertes de base de l'industrie (transporteurs aériens des niveaux I à III) aient diminué de 212 millions\$, les pertes nettes (transporteurs aériens des niveaux I à IV) ont régressé de 260 millions\$. L'écart est attribuable à l'inclusion des dépenses diverses, des gains en capital et des taxes. L'un des facteurs était les dépenses de restructuration de Canadien International (à l'exclusion des pertes sur change) qui ont chuté pour passer de 187 millions\$ en 1992 à 45 millions\$ en 1993.

Fare Basis Data

- In 1993, the air fare index for all fares for domestic scheduled services operated by Level I carriers and two Level II carriers rose to a record 148, up 5% compared to 1992. The economy fare index increased by 10% to a record 166. Except for 1992, the all fare index and economy fare index have risen every year since 1983.
- In 1993, 64% of all domestic scheduled passengers flew on discount fares, down from the record level of 68% reported in 1992. For the international markets, over three out of every four scheduled passengers (76%) flew on discount fares.
- The decrease in the use of discount fares in 1993 was widespread among the provinces, with seven provinces posting decreases. The largest decreases were 6 percentage points in Alberta and 5 percentage points in Saskatchewan.
- In 1993, the average fare paid by passengers on all domestic city-pairs was a record \$191, up by 8% from the \$178 average fare of 1992, and less than 1% above the previous record of \$190 reported in 1990. The average fare paid by international passengers was \$351, a 3% increase relative to a year earlier.
- In 1993, for the Level I carriers and two Level II carriers, the average yield (revenue per passenger-kilometre) increased in the four largest of the six hub categories.

Données sur la base tarifaire

- En 1993, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I et deux transporteurs de niveau II a atteint un niveau record de 148, en hausse de 5% par rapport à 1992. L'indice des tarifs de la classe économique a augmenté de 10% pour s'établir à 166, soit un niveau record. Depuis 1983, l'indice pour tous les tarifs aériens et l'indice des tarifs économiques ont connu des hausses à chaque année à l'exception de 1992.
- En 1993, 64% de tous les passagers des vols intérieurs réguliers ont profité de tarifs réduits. Ceci représente une baisse par rapport au sommet précédent de 68% enregistré en 1992. Pour les marchés internationaux, plus de trois passagers sur quatre (76%) des vols réguliers ont voyagé à tarifs réduits.
- Sept des provinces ont connu des baisses dans l'utilisation des tarifs réduits en 1993. L'Alberta et la Saskatchewan, avec des baisses respectives d'environ 6 et 5 points de pourcentage ont enregistré les plus fortes diminutions.
- En 1993, le tarif moyen payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures a atteint un niveau record de 191\$, ce qui représente une hausse de 8% par rapport au tarif moyen de 178\$ observé en 1992, et une hausse de moins de 1% par rapport au tarif moyen record précédent de 190\$ déclaré en 1990. Le tarif moyen payé par les passagers internationaux était de 351\$, une hausse de 3% par rapport à l'année précédente.
- En 1993, pour les transporteurs de niveau I et deux transporteurs de niveau II, le revenu moyen (recettes par passager-kilomètre) s'est accru dans les quatre plus grandes catégories des six catégories de villes-pivots.

Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the National Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

- a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.
- b) The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.
- c) The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada** and the redesigned annual publication **Canadian Civil Aviation** maintain most of the past series and also includes fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The annual publication also presents data on aircraft movements, registered aircraft and licensed pilots. The annual publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses, assets held and fleet operated.

This publication, **Canadian Civil Aviation** provides some historical perspective, displaying data for the current year and the previous year.

Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1^{er} janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

- a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.
- b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.
- c) La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (publication trimestrielle) et **Aviation civile canadienne** (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication annuelle présente également des données sur les mouvements d'aéronefs, les aéronefs immatriculés et les pilotes brevetés. La publication annuelle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres, les recettes et les dépenses d'exploitation de même que les actifs détenus et la flotte exploitée.

La présente publication, intitulée **Aviation civile canadienne**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour l'année observée et pour l'année précédente.

Special Articles

1993 Civil Aviation Results

by R. Lund

In 1993, Canadian air carriers reported slight reductions in the volume of their operations, but at the same time lost less money. The basic loss (operating loss combined with interest income and expenses) of the Canadian Level I, II and III air carriers, dropped by \$212 million from its 1992 level to \$400 million.

Text Table 1

Financial Statistics - Canadian Air Carriers, Levels I - IV, 1987 -1993

Year	Operating Revenue	Operating Income	Basic Income (Levels I - III)	Net Income
Année	Recettes d'exploitation	Revenu d'exploitation	Revenu de base (Niveaux I-III)	Revenu net
1987	6 274	363	186	169
1988	7 137	257	7	120
1989	7 861	83	-196	37
1990	8 241	5	-308	-122
1991	7 600	-250	-587	-427
1992	7 541	-235	-612	-868
1993	7 694	-15	-400	-608

Most of this change was reported by Air Canada, which improved by \$154 million and finished the year with a basic loss of \$239 million. Canadian Airlines International Ltd. (CAIL), reported a \$4 million deterioration in its basic performance, with a basic loss of \$205 million. The affiliate networks of the major carriers, which feed passengers to the majors on their scheduled routes, improved their basic performance by \$49 million. Of this improvement, \$29 million was reported by the Air Canada affiliates, which ended up with a \$35 million basic income. The CAIL affiliates finished the year with a \$12 million basic loss. Another distinct group of Canadian air carriers are the large jet operators which compete with the majors on domestic routes and international charter routes. In 1993, these carriers included Air Transat, Canada 3000, First Air, Nationair and Royal Aviation. They reported a \$10 million improvement over 1992, posting a basic income of \$15 million.

Higher passenger yields (passenger revenue per passenger-kilometre) on scheduled services contributed greatly to the industry's improved financial results. Domestic yields increased from 8.7 cents to

Études spéciales

Aviation civile - Résultats de 1993

par R. Lund

En 1993, les transporteurs aériens canadiens ont déclaré une légère baisse de leurs activités, mais également moins de pertes. Les pertes de base (calculées en fonction des pertes d'exploitation, des intérêts créditeurs et des intérêts débiteurs) des transporteurs aériens canadiens des niveaux I, II et III ont diminué de 212 millions\$ par rapport au niveau de 400 millions\$ en 1992.

Tableau explicatif 1

Statistiques financières - Transporteurs aériens canadiens, niveaux I à IV, 1987-1993

Air Canada a déclaré la variation la plus importante, sa position s'étant améliorée de 154 millions\$ et les pertes de base s'établissant à la fin de l'année à 239 millions\$. Canadien International a déclaré une détérioration de 4 millions\$ de son rendement de base, et des pertes de base de 205 millions\$. Les réseaux de sociétés affiliées des principaux transporteurs, qui alimentent en passagers les vols réguliers de ces transporteurs, ont amélioré leur rendement de base de 49 millions\$. De ce montant, 29 millions\$ reviennent aux sociétés affiliées d'Air Canada qui ont déclaré un revenu de base de 35 millions\$. Les sociétés affiliées de Canadien International ont terminé l'année avec des pertes de base de 12 millions\$. Comme autre groupe distinct de transporteurs aériens canadiens, mentionnons les services d'avions à réaction de grande capacité qui font concurrence aux principaux transporteurs sur les marchés intérieur et des vols d'affrètement internationaux. En 1993, ce groupe comprenait Air Transat, Canada 3000, First Air, Nationair et Royal Aviation. Ceux-ci ont déclaré une amélioration de 10 millions\$ du revenu de base par rapport à 1992, revenu qui est passé à 15 millions\$.

La hausse des revenus moyens tirés du transport de passagers (recettes-passagers par passager-kilomètre parcouru) sur des vols réguliers a contribué grandement à l'amélioration de la situation financière de l'industrie. Les

9.0 cents in 1993, while yields on international services rose from 15.0 cents to 16.3 cents. At 1992 yields, industry operating revenues would have been \$249 million lower, wiping out the improvement in the industry's basic performance.

Much of the rest of the improvement was attributed by Air Canada to stringent cost reduction, most notably in wages and salaries. Wages and salaries reported by Air Canada in 1993 were \$73 million lower, a decrease of 9% from 1992. CAIL's wages and salaries dropped by 6% or \$49 million in 1993. Wage reductions contributed to improved productivity by both major carriers in the last two years. Basic expenses (operating expenses combined with interest expense) per tonne-kilometre flown provide a measure of how much it costs an air carrier to produce one unit of output. In 1991, both Air Canada and CAIL produced a tonne-kilometre of output for \$1.04, while in 1993, they produced it for 97 cents and 98 cents respectively. CAIL's rate rose slightly in 1993, however, it would have declined consistently in both 1992 and 1993, if not for the fact that they received a fuel tax rebate in 1992.

Several factors affected the changes in basic income reported by the major air carriers between 1992 and 1993. Air Canada recorded \$24 million more in staff reduction expenses during 1993, but also received a \$46 million fuel tax rebate. The net effect of these unusual items would account for \$22 million of their \$154 million improvement in basic income. In 1992, CAIL reported that they had received a fuel rebate of \$35 million, as well as paid a one time pension adjustment of \$7 million. Without these factors in 1992, they would have reported an improvement of \$23 million in basic performance in 1993, instead of the \$5 million deterioration.

Compared to the world's international carriers, Canadian air carriers showed some improvement in 1993. The basic loss per dollar of revenue generated by Canadian Level I to III air carriers has been worse than that of the international carriers over the period 1987 to 1993. However, this ratio decreased faster for Canadian air carriers in 1993. Figure 1 shows the ratio for Canadian Level I to III air carriers and the world's international carriers, which report to the International Civil Aviation Organization.

Viewed over the 1979 to 1993 period, the losses reported by Canadian air carriers in recent years are particularly high. The basic losses and net losses of the last five years (1989 to 1993) total \$2.1 billion and \$2.0 billion, respectively, for an average of roughly \$400 million per year. In the 10 year period prior to 1989, Canadian air carriers reported a total basic income of \$102 million, and a total net income of \$590 million.

revenus moyens des vols intérieurs se sont accrus pour passer de 8,7 cents à 9,0 cents en 1993, tandis que les revenus moyens des vols internationaux sont passés de 15,0 cents à 16,3 cents. Selon le rendement de 1992, les recettes d'exploitation de l'industrie auraient été de 249 millions\$ inférieures, annulant ainsi l'amélioration du rendement de base de l'industrie.

Air Canada attribue le reste de la croissance surtout aux fortes réductions des coûts, particulièrement des salaires et des traitements. En 1993, la société a déclaré des réductions salariales de 73 millions\$, en baisse de 9% par rapport à 1992. Canadien International a déclaré des réductions de 49 millions\$ ou de 6%. Les réductions salariales ont permis aux deux principaux transporteurs d'accroître leur productivité au cours des deux dernières années. Les dépenses de base (calculées en fonction des dépenses d'exploitation et des intérêts débiteurs) par tonne-kilomètre réalisée permettent de déterminer ce qu'il en coûte à un transporteur aérien pour générer une unité de production. En 1991, les sociétés Air Canada et Canadien International ont produit une tonne-kilomètre pour 1,04\$, tandis qu'en 1993, elles l'ont produite pour 97 cents et 98 cents respectivement. Le taux chez Canadien International a légèrement progressé en 1993; toutefois, sans la ristourne sur la taxe sur le carburant en 1992, il n'aurait cessé de chuter en 1992 et en 1993.

Plusieurs facteurs ont influé sur les écarts du revenu de base déclaré par les principaux transporteurs aériens de 1992 à 1993. Air Canada a enregistré une hausse de 24 millions\$ des dépenses liées à la réduction de l'effectif en 1993, mais a également reçu une ristourne de 46 millions\$ sur la taxe sur le carburant. Les effets nets de ces postes extraordinaires ont représenté 22 millions\$ de la croissance de 154 millions\$ du revenu de base. En 1992, Canadien International a déclaré qu'elle avait reçu une ristourne de 35 millions\$ sur la taxe sur le carburant et versé un facteur d'équivalence unique de 7 millions\$. En l'absence de ces facteurs en 1992, elle aurait déclaré une augmentation de 23 millions\$ du rendement de base en 1993 plutôt qu'une détérioration de 5 millions\$.

Comparativement aux transporteurs internationaux mondiaux, les transporteurs aériens canadiens ont affiché une certaine amélioration en 1993. Les pertes de base par dollar de recettes générées par les transporteurs aériens canadiens des niveaux I à III ont été plus élevées que celles des transporteurs internationaux au cours de la période 1987-1993. Cependant, ce ratio a diminué plus rapidement chez les transporteurs aériens canadiens en 1993. La figure 1 montre le ratio pour les transporteurs aériens canadiens des niveaux I à III et les transporteurs internationaux mondiaux, qui rendent compte à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Sur la période allant de 1979 à 1993, les pertes inscrites par les transporteurs aériens canadiens au cours des dernières années sont particulièrement élevées. Les pertes de base et les pertes nettes pour les cinq dernières années (de 1989 à 1993) totalisent 2,1 milliards\$ et 2,0 milliards\$ respectivement, pour une moyenne d'environ 400 millions\$ par année. Au cours des dix années qui ont précédé 1989, les transporteurs aériens canadiens ont déclaré un revenu de base total de 102 millions\$, et un revenu net total de 590 millions\$.

Figure 1

**Basic Income(loss)/Operating Revenue,
Canadian and ICAO Air Carriers
(preliminary), 1987 - 1993**

**Revenu (perte) de base/Recettes d'exploitation,
Transporteurs aériens canadiens et de
l'OACI (données préliminaires), 1987 - 1993**

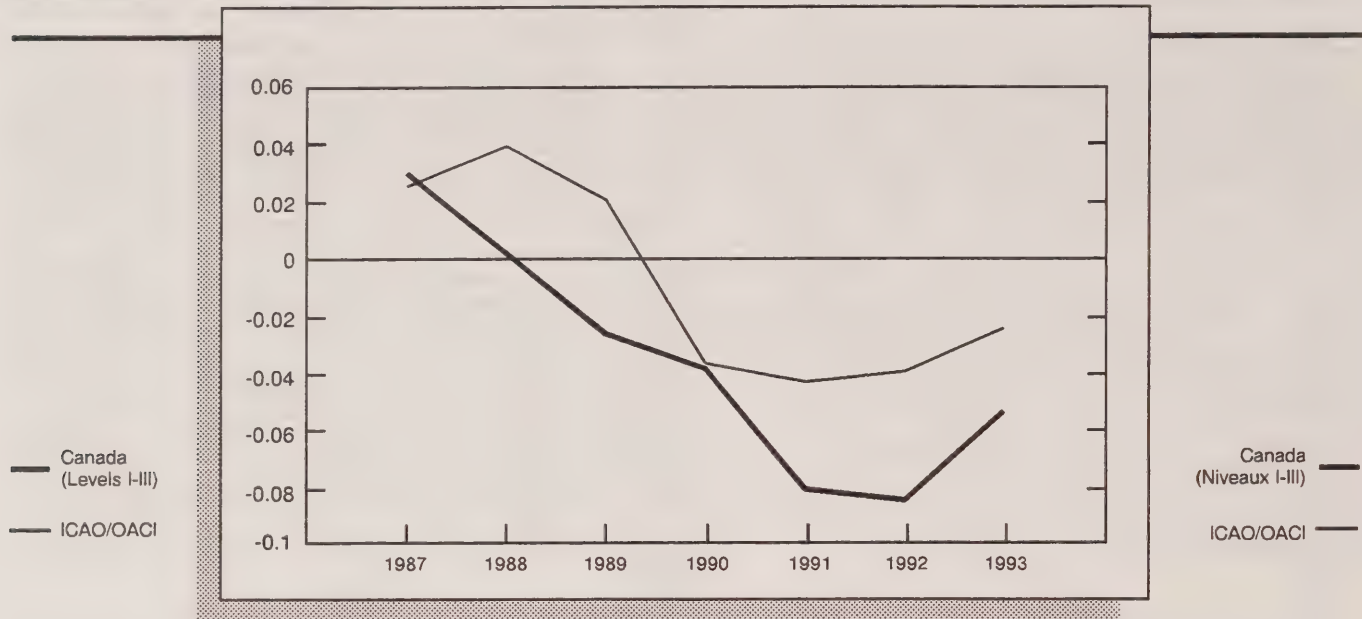
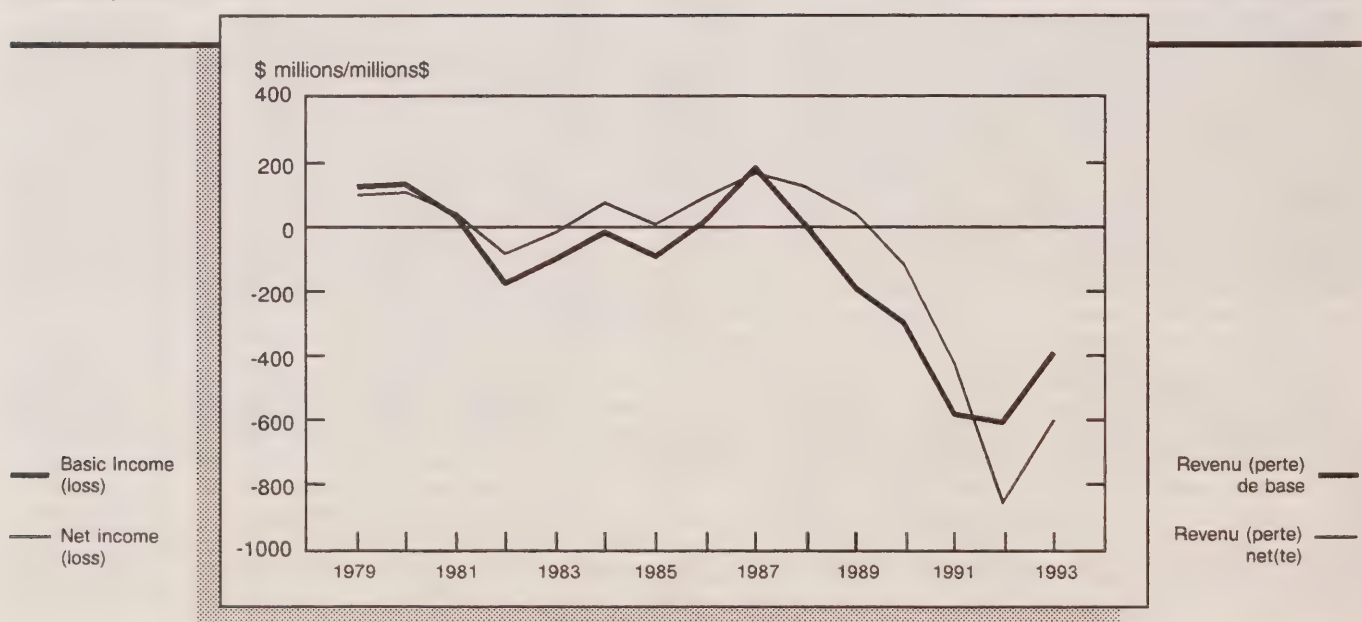


Figure 2

**Income (loss) of Canadian Air
Carriers, 1979 - 1993**

**Revenu (perte) des transporteurs
aériens canadiens, 1979 - 1993**



Factors Contributing to the 1993 Net Loss

Last year (1992) it was noted that most of the deterioration in the net performance of the Canadian air carriers was due to the absence of tax refunds, higher miscellaneous expenses and capital losses, while the basic losses only increased by 4%. In 1993, while the basic loss decreased by 35% (\$212 million), the combined effect of miscellaneous expenses, capital gains and taxes was to improve net income by \$57 million. While CAIL's net income improved by \$89 million, these three items contributed \$93 million towards that improvement. CAIL's restructuring costs, (excluding foreign exchange losses) dropped from \$187 million in 1992 to \$45 million in 1993.

Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market - 1993

Text Table 2 below presents the operations of the Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) affiliate networks. The data for the families include the major carriers and their affiliates. Data contained in all categories of this table are a total of the four quarters. As such, passenger revenue data in this table may show slightly different values than those which are contained in carriers' annual income statements. Also, this table contains revisions to the previously released quarterly data. Finally, market share is given as a proportion of the operations of these carriers only, not the entire industry.

The Air Canada Connectors, for the purpose of this table in 1993, consisted of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario and NWT Air. The Canadian Partners, in 1993, were comprised of Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express and Time Air.

Figure 3 shows the percentage changes for scheduled passenger-kilometres flown by the four entities (two major carriers and two affiliate networks) over the last five years. After 1992, when each of the four entities reported an increase in scheduled output, 1993 saw production drop for Air Canada and the CAIL affiliates, while CAIL and the Air Canada affiliates hovered around the same levels as 1992. Although 1993 was a better year for the economy in general than 1992, each of the majors and affiliate networks offered less available seat-kilometres on scheduled services than in 1992, in an attempt to deal with overcapacity. Also the yield (passenger revenue per passenger-kilometre flown) increased for each of the four entities. This measure of the price of air travel had decreased for each of the four in 1992. Less availability, combined with slightly less price competition could have offset the improvements in the economy and caused the declines in output on scheduled air services in 1993.

Facteurs ayant contribué aux pertes nettes en 1993

L'an dernier (1992), on a constaté que la détérioration du rendement net des transporteurs aériens canadiens était en majeure partie attribuable à l'absence de remboursements d'impôts, à la hausse des dépenses diverses et des pertes en capital. Les pertes de base ne se sont accrues que de 4%. En 1993, les pertes de base ont diminué de 35% (212 millions\$), mais les effets combinés des dépenses diverses, des gains en capital et des taxes ont fait progresser le revenu net de 57 millions\$. Le revenu net de Canadien International a augmenté de 89 millions\$, mais ces trois postes ont contribué 93 millions\$ au titre de la croissance. Les coûts de restructuration de Canadien International (à l'exclusion des pertes sur change) ont chuté pour passer de 187 millions\$ en 1992 à 45 millions\$ en 1993.

Principaux transporteurs, transporteurs affiliés et marché des services réguliers - 1993

Le tableau explicatif 2 ci-dessous présente les activités des réseaux de transporteurs affiliés d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée. Les données sur les groupes comprennent les deux principaux transporteurs et leurs sociétés affiliées. Les données de chaque catégorie de ce tableau correspondent à la somme des données des quatre trimestres. Les données sur les recettes-passagers présentées dans ce tableau peuvent différer légèrement de celles contenues dans les états des recettes annuelles des transporteurs. Ce tableau contient également des révisions aux données trimestrielles déjà publiées. Enfin, il fournit la part du marché en pourcentage des activités de ces transporteurs seulement, et non pour l'ensemble des transporteurs de l'industrie.

En 1993, aux fins du présent tableau, les liaisons d'Air Canada étaient Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario et NWT Air. En 1993, les partenaires de Canadien International étaient Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express et Time Air.

La figure 3 fournit la variation en pourcentage du nombre de passagers-kilomètres sur des vols réguliers parcourus par les quatre entités (deux principaux transporteurs et deux réseaux de sociétés affiliées) au cours des cinq dernières années. En 1992, chacune des quatre entités ont déclaré une hausse des services réguliers. En 1993 cependant, le rendement a chuté pour les sociétés affiliées d'Air Canada et de Canadien International, celles-ci ayant affiché des niveaux semblables à ceux de 1992. Bien que 1993 ait représenté en général une meilleure année que 1992, les principaux transporteurs et leurs sociétés affiliées ont réduit le nombre de sièges-kilomètres disponibles sur les vols réguliers par rapport à 1992 pour régler le problème de la surcapacité. Par ailleurs, le rendement (recettes-passagers par passager-kilomètre parcouru) s'est accru pour chacune des quatre entités. Cette mesure du prix des voyages aériens a régressé pour chacune des entités en 1992. La réduction du nombre de sièges disponibles, associée au léger ralentissement de la guerre des prix, a peut-être atténué l'amélioration de la situation financière et entraîné une baisse de la production des services aériens réguliers en 1993.

Text Table 2

Scheduled Operations of the Major Canadian Families and Their Component Groups, 1993

Tableau explicatif 2

Activités régulières des principaux groupes canadiens et de leurs affiliés, 1993

		Air Canada	Canadian	Air Canada Connectors	Canadian Partners
		Air Canada	Canadien	Liaison Air Canada	Partenaires Canadien
Passengers – Passagers	'000	10,6	6,85	3,74	2,292
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-2.1	-6.8	-2.4	-1.212
Market Share – Part du marché	%	3.9	28.3	15.5	12.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000 000	20 491	19935	1 691	1 336
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-4.5	0.6	-0.8	-2.9
Market Share – Part du marché	%	47.2	45.9	3.8	3.1
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	31 892	29 172	3491	2 926
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-2.1	-3.0	-3.3	-3.6
Market Share – Part du marché	%	47.3	43.2	5.2	4.3
Passenger Revenue – Recettes-passagers	\$'000,000	2,261	2,134	488	359
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	0.7	3.5	6.3	1.9
Market Share – Part du marché	%	43.1	40.7	9.3	6.9
Hours Flown – Heures de vol	'000	325	248	213	181
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-3.0	-6.9	-7.5	-11.0
Market Share – Part du marché	%	33.6	25.7	22.1	18.7
		Air Canada Family	Canadian Family	Both Major Carriers	Both Affiliates
		Groupe Air Canada	Groupe Canadien	Principaux Transporteurs	Affiliés
Passengers – Passagers	'000	14,372	9,844	17,476	6,740
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-2.2	-5.2	-4.0	-1.9
Market Share – Part du marché	%	59.4	40.6	72.2	27.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000 000	22 163	21 271	40 426	3 007
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-4.2	0.4	-2.0	-1.7
Market Share – Part du marché	%	51.0	49.0	93.1	6.9
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	35 383	32 098	61 063	6 417
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-2.2	-3.0	-2.5	-3.5
Market Share – Part du marché	%	52.4	47.6	90.5	9.5
Passenger Revenue – Recettes-passagers	\$'000,000	2,749	2,493	4,395	847
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	1.6	3.3	2.1	4.4
Market Share – Part du marché	%	52.4	47.6	83.8	16.2
Hours Flown – Heures de vol	'000	538	429	573	394
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-4.8	-8.7	-4.7	-9.2
Market Share – Part du marché	%	55.7	44.3	59.3	40.7

Air Canada's production declined more than the others in comparison to 1992. However, Air Canada's growth of 6% in 1992 was aided by its capacity increase of 8%, which was achieved by returning three parked Boeing 747's to its fleet. In 1993, it decreased capacity less than the others but reported a greater decline in production.

La production d'Air Canada a diminué plus que celle des autres transporteurs par rapport à 1992. Cependant, la croissance de 6% enregistrée par Air Canada en 1992 était attribuable en partie à l'accroissement de la capacité (8%), qui a été réalisé grâce au retour, dans la flotte, de trois Boeing 747 non exploités. En 1993, la réduction de la capacité a été moins importante que chez les autres transporteurs, mais la production a régressé davantage.

Figure 3

Percentage Change in Passenger-kilometres, Major Carriers and Affiliates, 1989 - 1993

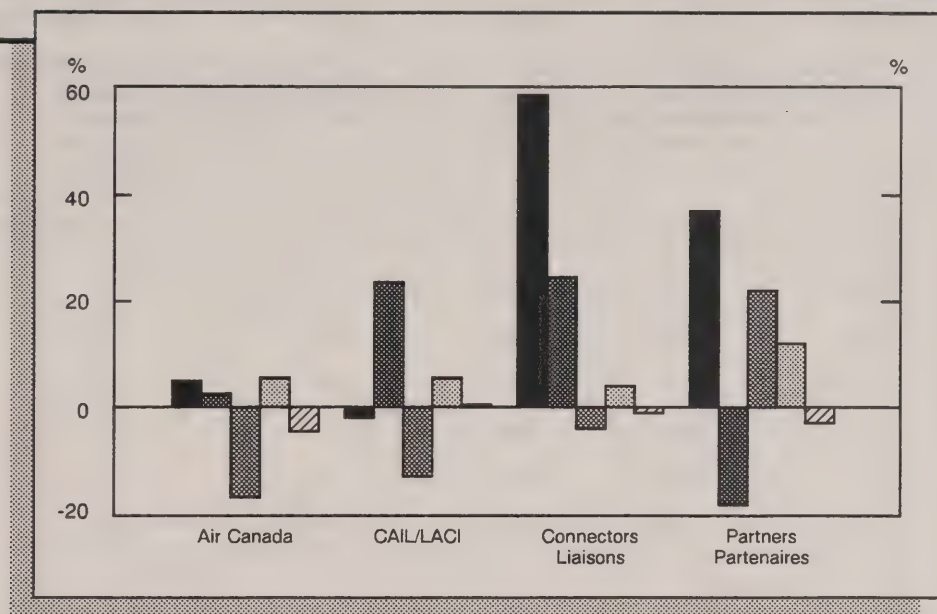


Figure 3

Variation en pourcentage du nombre des passagers-kilomètres, principaux transporteurs et sociétés affiliées, 1989 - 1993

Figure 3 reflects structural factors which have affected the CAIL Partners greatly in recent years. They reported the most growth in 1992, partly as a result of the fact that they added Inter-Canadien and Air Toronto to the network during 1991. In 1993, they reported greater declines in passenger-kilometres than the Air Canada Connectors. One of the Partners, Ontario Express, dropped many of its destinations, including all of its transborder operations in 1993, and reduced the number of aircraft in its fleet from 26 to 8.

La figure 3 présente les facteurs structurels qui ont touché les partenaires de Canadien International au cours des dernières années. Ceux-ci ont déclaré la plus forte croissance en 1992, qui était attribuable en partie à l'ajout d'Inter-Canadien et d'Air Toronto au réseau en 1991. En 1993, ils ont affiché des baisses plus marquées du nombre de passagers-kilomètres comparativement aux liaisons d'Air Canada. Ontario Express, l'un des partenaires de Canadien International, a annulé nombre de ses destinations, y compris tous ses services transfrontaliers en 1993, et a réduit sa flotte qui est passée de 26 avions à 8 avions.

Competition For the Major Families

Text Table 3 examines market share for passenger-kilometres in the domestic market by carriers which compete with the major scheduled carriers, using jet aircraft of 85 seats or more. Over the years 1988 to 1993, this group has included the scheduled operations of Nationair and Intair, as well as the charter operations of Air Transat, Canada 3000, First Air, Nationair, Royal Aviation and others. In this table these carriers are referred to as the non-family group and compared with the domestic operations of the major carriers and their scheduled networks of affiliates.

In 1993, the domestic production of the non-family group reached 10.7% of the total, their highest percentage since 1989, when together with Wardair, they combined for 11.6%. Although Nationair went out of business early in 1993, it was still the non-family group which increased their market share.

Concurrence au niveau des principaux groupes

Le tableau explicatif 3 présente la part du marché, au titre des passagers-kilomètres sur des vols intérieurs, des transporteurs qui font concurrence aux principaux services réguliers par l'exploitation d'avions à réaction d'une capacité de 85 sièges ou plus. Au cours de la période 1988-1993, ce groupe incluait les services réguliers de Nationair et d'Intair, de même que les services d'affrètement d'Air Transat, de Canada 3000, de First Air, de Nationair, de Royal Aviation et d'autres sociétés. Aux fins du présent tableau, on appelle ces transporteurs le groupe des transporteurs non affiliés et on les compare aux services intérieurs des principaux transporteurs et aux services réguliers des réseaux de sociétés affiliées.

En 1993, la part du marché des vols intérieurs du groupe de transporteurs non affiliés s'est fixée à 10,7% du total, soit leur plus haut pourcentage depuis 1989, lorsqu'en collaboration avec Wardair, ils avaient affiché une part de 11,6%. Avec la disparition de Nationair au début de 1993, c'est encore le groupe des transporteurs non affiliés qui a accru sa part du marché.

Text Table 3

Domestic Operations (passenger-kilometres) of the Competing Air Carrier Groups, 1988-1993

Year Année	Wardair	Non Family Group	Families	Wardair	Share of Total – Part du total	
		Groupe des transporteurs non affiliés	Groupes		Non Family Group Groupes des transporteurs non affiliés	Families Groupes
1988	2242	23	21422	9,5	0,1	90,4
1989	2430	322	21080	10,2	1,4	88,5
1990	...	1305	22416	...	5,5	94,5
1991	...	1086	19667	...	5,2	94,8
1992	...	1543	19884	...	7,2	92,8
1993	...	2182	18256	...	10,7	89,3

Tableau explicatif 3

Activités intérieures (passagers-kilomètres) des groupes de transporteurs aériens compétitifs, 1988-1993**Discount Pricing Behaviour by Canadian Level I Air Carriers During the Recession**

by Bradley Snider

This article will use data selected from the Civil Aviation Survey and from the Fare Basis Survey to analyze the discount pricing behaviour of the Canadian Level I air carriers from 1989 to 1993, which includes the recent recessionary period. Because much of these data are highly seasonal in nature, they are presented in Figures 4, 5, and 6 in terms of the percentage (or percentage point) change from the same quarter in the previous year. The data are smoothed with a centred three-term moving average to highlight the fundamental trends of the data. To preserve confidentiality, the domestic and the international passenger traffic are aggregated.

Figure 4 shows the average air fare (all fares) versus the proportion of passengers flying on discounts (see also Text Table 4). The data presentation is as noted above. The figure shows that as the proportion of discount passengers increases, the average fare decreases, and vice versa. This fact is somewhat obvious, and well known.

If the air carriers were not behaving as rational economic players, one might anticipate to find evidence of a "dumping" strategy, where additional capacity is added to the market, then discounted in

Le comportement des transporteurs aériens canadiens de niveau I face aux tarifs réduits au cours de la récession

par Bradley Snider

La présente étude examine le comportement des transporteurs aériens canadiens de niveau I face aux tarifs réduits en utilisant certaines données de l'Enquête sur l'aviation civile et de l'Enquête sur la base tarifaire au cours de la période de 1989 à 1993. Cette période inclut la dernière récession. À cause du caractère fortement saisonnier de ces données, les figures 4, 5 et 6 présentent les résultats sous la forme de la variation en pourcentage (ou en point de pourcentage) du trimestre par rapport à la même période de l'année précédente. Pour montrer les tendances fondamentales des données, les résultats sont lissés en utilisant une moyenne mobile centrée de trois termes. Pour préserver la confidentialité, le trafic de passagers intérieur et international est agrégé.

La figure 4 montre le tarif aérien moyen (tous les tarifs) par rapport à la proportion des passagers voyageant à tarifs réduits (voir le tableau explicatif 4). Les données sont présentées selon la façon indiquée ci-dessus. La figure fait ressortir que lorsque la proportion des passagers voyageant à tarifs réduits s'accroît, le tarif moyen diminue, et vice versa. Ce fait est évident et bien connu.

Si les transporteurs aériens ne se comportaient pas comme des joueurs économiques rationnels, on s'attendrait à trouver la preuve d'une stratégie de «dumping», c'est-à-dire que les transporteurs augmenteraient le nombre de sièges

Figure 4

**Average Air Fares (All Fares) Versus
Percentage of Passengers Travelling on
Discount Fares – Canadian Air Carriers, Level I,
Scheduled Services**

Percentage (or Percentage Point)
Change from the Same Quarter of the
Previous Year, Three Term Moving
Average, 1989-1993

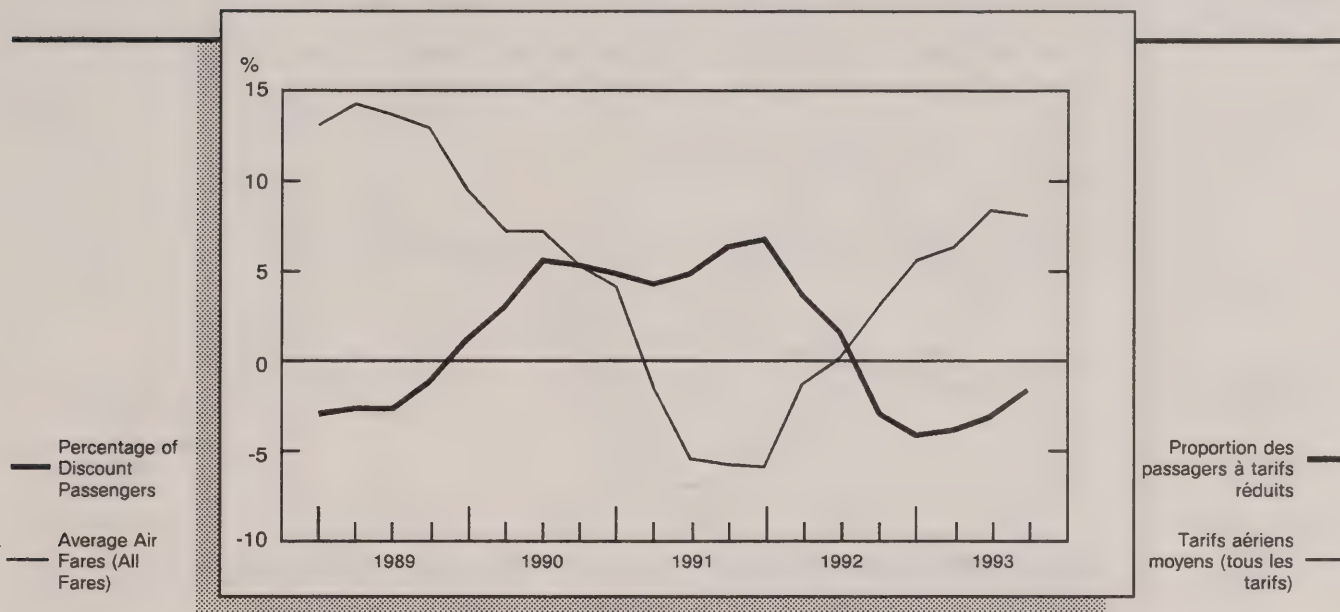


Figure 4

**Tarifs aériens moyens (tous les tarifs) par rapport à la
proportion en pourcentage des passagers voyageant à
tarifs réduits – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, Services réguliers**

Variation en pourcentage (ou point de
pourcentage) par rapport au même trimestre de
l'année précédente, Moyenne mobile de trois
termes, 1989-1993

order to sell it. Figure 5 shows capacity, in the form of available seat-kilometres (total scheduled, domestic and international) versus the percentage of passenger-kilometres flown on a discount fare (see also Text Table 4). If the air carriers were following a "dumping" strategy, those two curves should be in phase with each other with coinciding peaks and troughs. In fact, Figure 5 shows these curves to be nearly 180° out of phase. The period of greatest increase in discounting, from the third quarter 1991 to the first quarter 1992, almost coincided with the period of greatest decrease in capacity, from the first quarter to the fourth quarter of 1991. The sharp recovery in capacity in 1992 coincided with a downturn in the rate of discounting.

This is evidence of a rational economic response to demand. When the proportion of discounted passenger-kilometres increased, the value of a seat went down. In response, the air carriers decreased the available seat-kilometres. They did not increase capacity until the proportion of discount passenger-kilometres stabilized and began to decrease. This is evidence against the "dumping" strategy.

sur le marché afin de les vendre à tarifs réduits. La figure 5 présente la capacité en termes de sièges-kilomètres disponibles (ensemble des vols réguliers, intérieurs et internationaux) par rapport à la proportion en pourcentage des passagers-kilomètres réalisés à prix réduit (voir aussi le tableau explicatif 4). Si les transporteurs aériens avaient pratiqué une stratégie de «dumping», les deux courbes seraient en phase, c'est-à-dire que les sommets et les creux seraient atteints aux mêmes périodes. Cependant, les deux courbes tracées dans la figure 5 sont hors de phase de presque 180°. La période où se trouve le plus haut taux d'augmentation des passagers-kilomètres réalisés à tarifs réduits (du troisième trimestre de 1991 au premier trimestre de 1992) coïncide presque avec la période où se trouve la diminution la plus forte de la capacité (du premier trimestre au quatrième trimestre de 1991). Le redressement très important de la capacité en 1992 coïncide avec la diminution de la proportion des passagers-kilomètres à tarifs réduits.

Ces résultats traduisent la réponse économique rationnelle des transporteurs face à la demande. Quand la proportion des passagers-kilomètres à tarifs réduits a progressé, la valeur d'un siège a diminué. Les transporteurs aériens ont répondu en diminuant le total des sièges-kilomètres disponibles. Ils ont attendu que la proportion des passagers-kilomètres à tarifs réduits se soit stabilisée et ait commencé à diminuer pour accroître leur capacité, ce qui prouve l'absence d'une stratégie de «dumping».

Figure 5

**Total Available Seat-kilometres Versus
Percentage of Discount Passenger-kilometres –
Canadian Air Carriers, Level I, Scheduled
Services**

Percentage (or Percentage Point)
Change from the Same Quarter
of the Previous Year, Three Term
Moving Average, 1989-1993

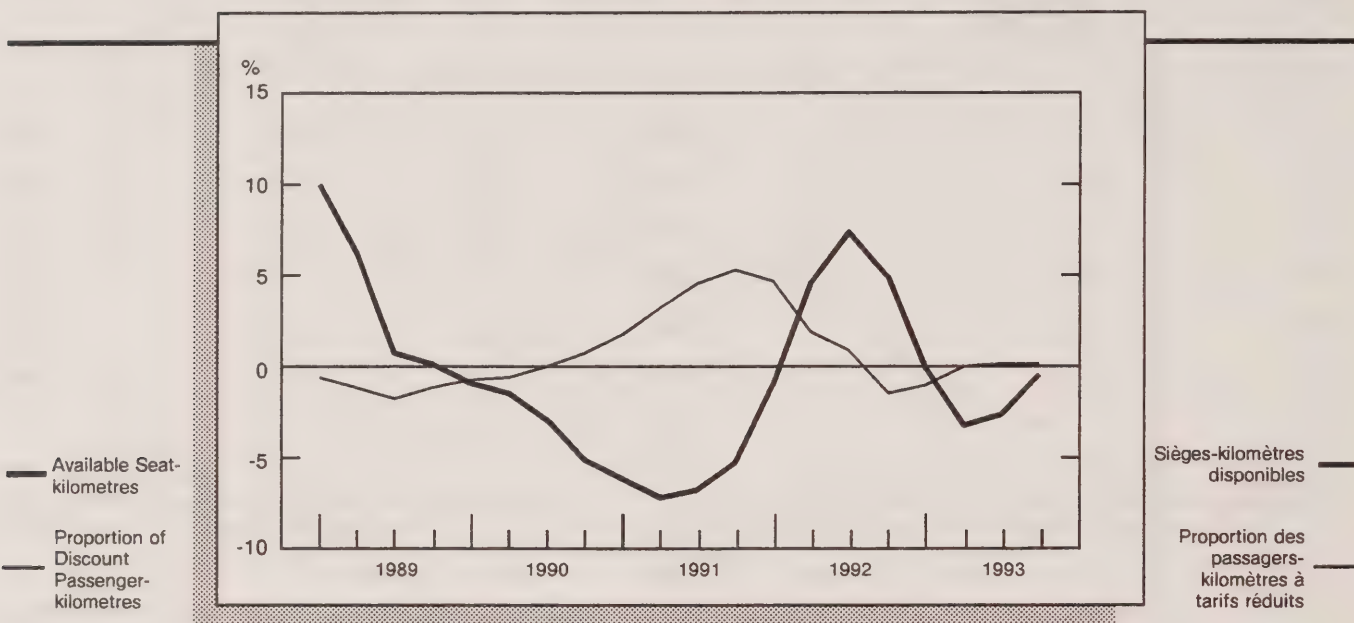


Figure 5

**Sièges-kilomètres disponibles totaux par rapport à
la proportion en pourcentage des passagers-kilomètres
à tarifs réduits – Transporteurs aériens canadiens
de niveau I, Services réguliers**

Variation en pourcentage (ou point de
pourcentage) par rapport au même trimestre de
l'année précédente, Moyenne mobile de trois
termes, 1989-1993

Figure 6 compares capacity, as measured by available seat-kilometres, to demand, as measured by total passenger-kilometres (see also Text Table 4). The key point to note here is that the passenger-kilometres (demand) began to rise in the first quarter of 1992, one quarter before available seat-kilometres (capacity), began to increase. Passenger-kilometres reached a peak rate of increase in the second quarter of 1992, one quarter before capacity reached its peak rate of increase. In the quarters since then, passenger-kilometres (demand) have continued to decrease and rise earlier than capacity, which has tracked demand with a lag of about one quarter, as measured by these surveys.

These data provide evidence that changes in demand have been leading changes in capacity. This is the logical sequence one would expect to see if a rational economic player was responding to external market forces. If the firms had been trying to create a market through excess capacity and discounting, the curves in Figure 6 would have been in a reversed phase, with capacity changes leading changes in demand. Instead, the survey data indicate that the Level I air carriers have been responding to changes

La figure 6 fait la comparaison entre la capacité, mesurée en termes de sièges-kilomètres disponibles, et la demande, mesurée en termes du nombre total de passagers-kilomètres (voir aussi le tableau explicatif 4). Le point important à souligner ici est que le nombre de passagers-kilomètres (la demande) a commencé à croître au cours du premier trimestre de 1992, soit un trimestre avant que le nombre de sièges-kilomètres disponibles (la capacité) augmente. Le nombre total de passagers-kilomètres a atteint un taux d'augmentation record au cours du deuxième trimestre de 1992, soit un trimestre avant que la capacité atteigne un taux d'augmentation record. Chaque trimestre depuis lors, le nombre de passagers-kilomètres (la demande) a continué à décroître et à s'accroître plus tôt que la capacité. Selon ces enquêtes, le décalage entre la demande et la capacité s'établit à environ un trimestre.

Ces données révèlent que les variations de la demande ont précédé les variations de la capacité. C'est l'enchaînement logique que l'on s'attendrait à voir si un joueur économique rationnel répondait aux forces externes du marché. Si les compagnies avaient essayé de créer un marché au moyen d'une capacité excédentaire et de tarifs réduits, les courbes de la figure 6 présenteraient une phase inverse, c'est-à-dire que les variations de la capacité précèderaient les variations de la demande. Au lieu de cela, les données des enquêtes indiquent que les transporteurs

Figure 6

Total Available Seat-kilometres and Passenger-kilometres - Canadian Air Carriers, Level I, Scheduled Services

Percentage Change from the Same Quarter of the Previous Year, Three Term Moving Average, 1989-1993

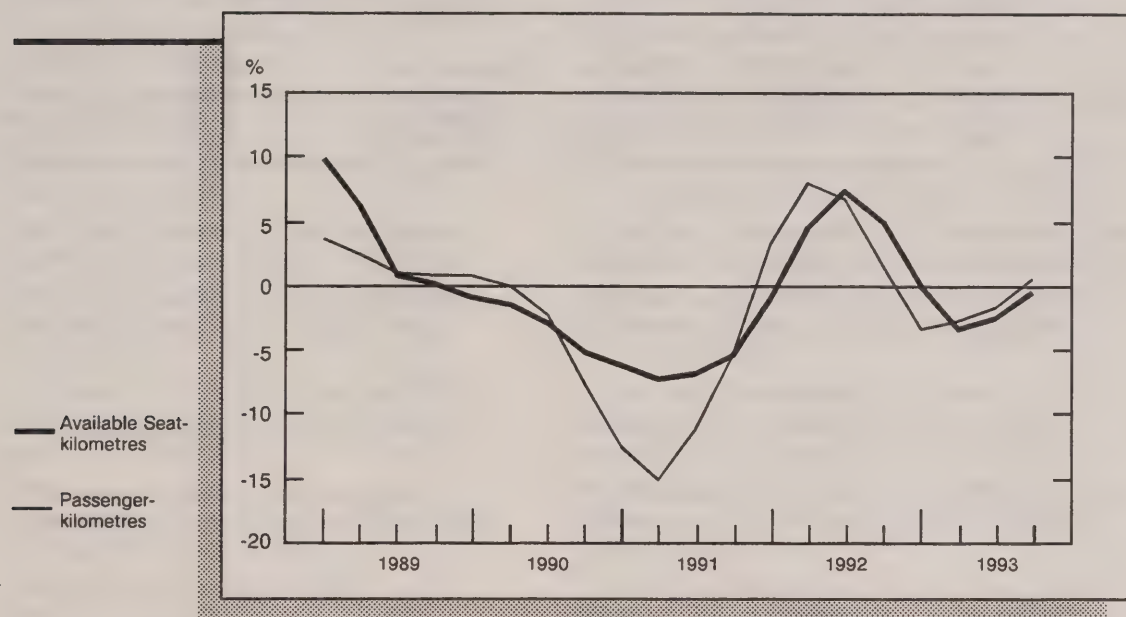
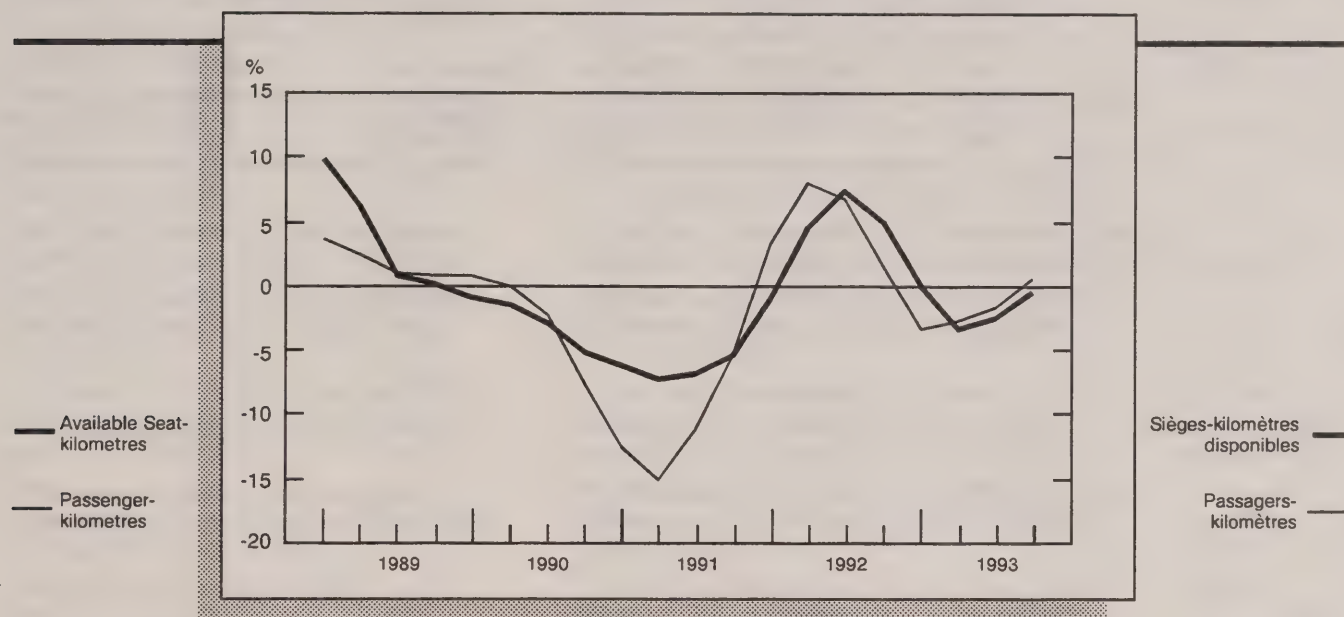


Figure 6

Sièges-kilomètres disponibles totaux, et passagers-kilomètres - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Services réguliers

Variation en pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente, Moyenne mobile de trois termes, 1989-1993



in demand over most of this period, which is an outcome that economic theory would predict for an industry acting in its own best interest.

In conclusion, the data from the surveys indicate that the pricing of the Level I air carriers probably did not result from a perverse strategy of excess capacity and price discounting. Over the period since the first quarter of 1990, changes in capacity have consistently lagged changes in demand by about one quarter (Figure 6). The large increase in capacity in 1992 was not discount induced, as it coincided with a period of stable or even declining proportions of discount passenger-kilometres (Figure 5). Over this period of study, the discounting behaviour of Level I air carriers has been consistent with the behaviour of firms acting rationally, and in their own best interest.

aériens de niveau I ont répondu aux variations de la demande au cours de la plupart des trimestres à l'étude, ce qui est conforme aux résultats prédits par la théorie économique pour une industrie qui agit dans son propre intérêt.

En conclusion, les données des enquêtes montrent que la fixation des prix par les transporteurs aériens de niveau I n'a probablement pas résulté d'une stratégie contraire prévoyant une capacité excédentaire et des tarifs réduits. Depuis le premier trimestre de 1990, les variations de la demande ont conséquemment précédé d'environ un trimestre les variations de la capacité (voir la figure 6). La forte augmentation de la capacité en 1992 n'a pas été provoquée par la réduction des tarifs, puisqu'elle a coïncidé avec une période de stabilisation et de diminution de la proportion des passagers-kilomètres à tarifs réduits (voir la figure 5). Au cours de la période à l'étude, le comportement des transporteurs aériens canadiens de niveau I face aux tarifs réduits était conforme au comportement des compagnies agissant rationnellement et dans leurs propres intérêts.

Text Table 4

Selected Operating Statistics and Fare Basis Statistics – Canadian Level I Air Carriers, Domestic and International Scheduled Services, 1988-1993

Tableau explicatif 4

Statistiques d'exploitation et données sur la base tarifaire choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers intérieurs et internationaux, 1988-1993

		Available Seat-kilometres (⁰ 000)	Passenger- kilometres (⁰ 000)	Discount Passenger- kilometres (⁰ 000)	Proportion of Discount Passenger- kilometres	Proportion of Discount Passengers	Average Air Fare (All Fares)
		Sièges- kilomètres disponibles (⁰ 000)	Passagers- kilomètres (⁰ 000)	Passagers- kilomètres à tarifs réduits (⁰ 000)	Proportion des passagers- kilomètres à tarifs réduits	Proportion des passagers à tarifs réduits	Tarif aérien moyen (tous les tarifs)
					%	%	\$
1988	I	14,020,373	9,873,902	7,131,127	72.2	64.3	175.1
	II	16,678,967	11,516,155	8,366,465	72.7	63.5	193.8
	III	19,201,015	14,379,497	11,086,515	77.1	68.4	208.0
	IV	16,294,315	10,197,431	7,311,119	71.7	63.0	195.7
1989	I	15,837,371	10,245,804	7,383,375	72.1	62.4	197.9
	II	17,314,207	11,898,302	8,504,176	71.5	61.5	219.4
	III	19,467,992	14,347,724	10,859,184	76.0	66.9	242.3
	IV	15,794,972	10,191,770	7,174,187	70.4	61.2	217.9
1990	I	16,079,917	10,531,118	7,569,207	71.9	63.1	219.7
	II	17,072,734	11,823,328	8,421,017	71.2	64.5	233.0
	III	18,528,537	13,965,822	10,397,351	74.5	68.9	253.2
	IV	15,330,278	9,807,382	7,025,023	71.6	66.5	241.2
1991	I	14,764,942	8,733,704	6,379,687	73.1	65.6	220.9
	II	15,757,123	9,774,427	7,082,552	72.5	65.6	235.4
	III	17,407,279	12,373,691	9,750,317	78.8	73.6	237.7
	IV	14,275,076	9,263,020	7,031,881	75.9	70.3	213.2
1992	I	14,272,342	8,811,360	6,672,223	75.7	69.6	221.3
	II	16,839,755	11,149,734	8,446,005	75.8	71.0	219.7
	III	19,152,541	13,508,296	10,380,314	76.8	71.1	243.2
	IV	14,983,128	8,993,768	6,853,553	76.2	70.0	223.3
1993	I	14,181,168	8,634,962	6,383,655	73.9	66.0	226.0
	II	16,006,171	10,575,569	7,916,566	74.9	65.9	241.9
	III	18,261,190	13,308,002	10,555,621	79.3	71.5	258.7
	IV	15,215,615	9,114,524	6,831,314	75.0	68.1	242.8

FOR FURTHER READING

Selected Publications
from Statistics Canada

LECTURES SUGGÉRÉES

Choisies parmi les publications
de Statistique Canada

	Catalogue
Surface and Marine Transport – Service Bulletin , Bilingual, Eight issues/year.	
Air Carrier Operations in Canada , Quarterly, Bilingual	
Aviation Statistics Centre – Service Bulletin , Monthly, Bilingual	
Air Carrier Traffic at Canadian Airports , Quarterly, Bilingual	
Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report , Annual, Bilingual	
Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report , Annual, Bilingual	
Canadian Civil Aviation , Annual, Bilingual	
Air Charter Statistics , Annual, Bilingual	
Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation , Occasional, issued in 1993.	
Railway Carloadings , Monthly, Bilingual	
Railway Operating Statistics , Monthly, Bilingual	
Rail In Canada , Annual, Bilingual	
Passenger Bus and Urban Transit Statistics , Monthly, Bilingual	
Passenger Bus and Urban Transit Statistics , Annual, Bilingual	
Road Motor Vehicles: Fuel Sales , Annual, Bilingual	
Road Motor Vehicles: Registrations , Annual, Bilingual	
Trucking in Canada , Annual, Bilingual	
Shipping in Canada , Annual, Bilingual	
Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service , Bilingue, Huit numéros/année.	50-002
Opérations des transporteurs aériens au Canada , Trimestriel, Bilingue	51-002
Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service , Mensuel, Bilingue	51-004
Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens , Trimestriel, Bilingue	51-005
Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur , Annual, Bilingue	51-204
Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis , Annual, Bilingue	51-205
Aviation civile canadienne , Annual, Bilingue	51-206
Statistique des affrètements aériens , Annual, Bilingue	51-207
L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile , Hors série, publiée en 1993.	51-501
Chargements ferroviaires , Mensuel, Bilingue	52-001
Statistique de l'exploitation ferroviaire , Mensuel, Bilingue	52-003
Le transport ferroviaire au Canada , Annual, Bilingue	52-216
Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain , Mensuel, Bilingue	53-003
Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain , Annual, Bilingue	53-215
Véhicules automobiles: Ventes de carburants , Annual, Bilingue	53-218
Véhicules automobiles: Immatriculations , Annual, Bilingue	53-219
Le camionnage au Canada , Annual, Bilingue	53-222
Le transport maritime au Canada , A., Bil.	54-205

To order a publication you may telephone 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.

Section 1 THE YEAR IN REVIEW

Table 1.1
Ratios – Canadian Air Carriers, Level I, 1993

Section 1 REVUE DE L'ANNÉE

Tableau 1.1
Rapports – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, 1993

		Total		Change Variation %
		1992	1993	
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.109	0.114	4.6
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	0.374	0.342	-8.6
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	0.894	0.907	1.5
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	144 090	160 911	11.7
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'explo- itation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	94.67	98.09	...
Total assets to total liabilities – Total de l'actif par rapport au total du passif	%	104.96	99.25	...
Rate of return on investment – Taux de rendement de l'investissement	%	-7.59	-3.87	...
		Air BC	Air Canada	Canadian Time Air
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.294	0.110	0.107 0.278
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	3.019	0.332	0.335 4.342
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	2.910	0.859	0.872 2.765
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	171 497	149 618	172 499 184 162
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'explo- itation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	128.03	97.48	96.10 114.41
Total assets to total liabilities – Total de l'actif par rapport au total du passif	%	122.20	105.26	83.75 117.13
Rate of return on investment – Taux de rendement de l'investissement	%	17.34	-2.76	-10.49 8.27

Table 1.2

Selected Economic and Demographic Indicators,
1993

Tableau 1.2

Indicateurs économiques et démographiques choisis,
1993

		1992	1993	Change Variation %
Population of Canada – Population du Canada	'000	27 408.9	28 866.0	5.3
Employed labour force (s.a.) – Population active occupée (dés.)	'000	12 240.0	12 437.7	1.6
Disposable income ¹ – Revenu disponible ¹	\$'000'000	475 051	487 000	2.5
Per capita disposable income ¹ – Revenu disponible par habitant ¹	\$	17 332.0	16 871.1	-2.7
Per capita trip spending (including fares) ² – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	519.9	.. ³	...
– International travel – Voyages internationaux	\$	591.6	577.9	-2.3
Average spending per trip (including fares) – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport) ⁴				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	100.7	.. ³	...
– International travel – Voyages internationaux	\$	1 247.9	1 340	7.4
Average cost of air fares (Level I carriers) – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	177.9	191.4	7.6
– International travel – Voyages internationaux	\$	339.8	350.7	3.2
Consumer Price Index – Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
– All items – Ensemble		128.1	130.4	1.8
– Transportation – Transports		121.8	125.7	3.2
– Public transportation – Transport public		133.9	140.5	4.9
Travel price index – Indice des prix des voyages	1986 = 100	130.8	134.0	2.4
Air fare index (Level I carriers) – Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100			
– Domestic travel – Voyages intérieurs		140.3	147.7	5.3
– International travel – Voyages internationaux		112.9	112.3	-0.5
Index of real domestic product (s.a.) – Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
– All industries – Toutes les industries		109.9	113.1	2.9
– Transport industry – Industrie du transport		101.7	99.8	-1.8
– Air transportation – Transport aérien		80.4	67.5	-16.1
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product – Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie du transport	%	13.2	11.4	-13.5

(s.a.) – seasonally adjusted. – (dés.) – désaisonnalisé.

¹ Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. – Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.² Includes international passenger fares. – Comprend le prix du transport des voyages internationaux.³ This figure is not available for the year 1993, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. For 1990, the per capita trip spending totalled \$527 and the average spending per trip, \$105. – "Q Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1993, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans. Au cours de l'année 1990, les dépenses de voyage par habitant totalisaient \$527 et les dépenses moyennes par voyage, \$105.⁴ As of January 1993, two level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

Source: Canadian Economic Observer – L'observateur économique canadien.

Part I
COMMERCIAL AVIATION

Section 2
OPERATING STATISTICS

Table 2.1

Operating Statistics – Canadian Air Carriers, 1993

Partie I
AVIATION COMMERCIALE

Section 2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens, 1993

	Levels I-III			Levels I-IV		
	Niveaux I-III			Niveaux I-IV		
	1992	1993	Change Variation	1992	1993	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services						
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	102	97	-4.9	254	243	-4.3
Passengers – Passagers	31 913	31 176	-2.3	32 209	31 516	-2.2
Goods carried – Marchandises transportées kg	597 201	625 894	4.8	618 836	653 494	5.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	62 107 722	61 022 503	-1.7	62 182 714	61 098 369	-1.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	6 210 772	6 102 250	-1.7	6 218 271	6 109 837	-1.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	1 492 269	1 638 462	9.8	1 497 979	1 648 364	10.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	7 703 041	7 740 713	0.5	7 716 250	7 758 200	0.5
Hours flown – Heures de vol	1 608	1 520	-5.5	2 046	1 992	-2.7
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	26 203	25 277	-3.5	26 254	25 335	-3.5
Goods carried – Marchandises transportées kg	472 892	521 020	10.2	474 519	522 610	10.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	45 060 390	43 858 223	-2.7	45 069 463	43 868 871	-2.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	4 506 039	4 385 822	-2.7	4 506 946	4 386 887	-2.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	1 410 225	1 566 970	11.1	1 410 503	1 567 219	11.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	5 916 264	5 952 793	0.6	5 917 449	5 954 106	0.6
Hours flown – Heures de vol	1 220	1 156	-5.2	1 238	1 170	-5.5
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	5 710	5 898	3.3	5 955	6 181	3.8
Goods carried – Marchandises transportées kg	124 309	104 873	-15.6	144 317	130 883	-9.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	17 047 331	17 164 280	0.7	17 113 251	17 229 498	0.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 704 733	1 716 428	0.7	1 711 325	1 722 950	0.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	82 044	71 492	-12.9	87 476	81 144	-7.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 786 778	1 787 920	0.1	1 798 801	1 804 094	0.3
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	387	363	-6.3	520	510	-1.9
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	--	--	161.8	288	311	8.2
Hours flown: total – Heures de vol: total	387	363	-6.2	808	821	1.7

¹ Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 2.2

Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1993

Tableau 2.2

Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1993

	Domestic		Transborder		Other international	
	Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
All services – Tous les services						
Passengers – Passagers	20 216	-4.0	5 602	3.1	5 698	-0.1
Goods carried – Marchandises transportées kg	422 147	3.2	68 238	9.6	163 108	10.5
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	21 317 918	-4.5	10 047 839	6.6	29 732 612	-2.3
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	2 131 792	-4.5	1 004 784	6.6	2 973 261	-2.3
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	520 220	8.0	144 320	10.2	983 823	11.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	2 652 012	-2.3	1 149 104	7.0	3 957 084	0.7
Hours flown – Heures de vol	1 570	-3.1	195	0.4	227	-2.5
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	18 275	-5.4	3 663	3.7	3 397	-0.2
Goods carried – Marchandises transportées kg	320 639	9.6	41 746	11.3	160 225	11.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	18 598 604	-8.0	5 375 035	6.2	19 895 232	0.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 859 860	-8.0	537 503	6.2	1 989 523	0.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	474 185	9.9	120 655	11.7	972 380	11.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	2 334 045	-4.9	658 158	7.2	2 961 903	3.9
Hours flown – Heures de vol	888	-7.1	139	0.1	144	-0.4
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	1 941	10.9	1 938	1.9	2 301	-0.1
Goods carried – Marchandises transportées kg	101 508	-12.7	26 492	7.1	2 883	-12.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	2 719 314	29.9	4 672 804	7.0	9 837 380	-7.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	271 931	29.9	467 280	7.0	983 738	-7.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	46 036	-9.0	23 665	3.0	11 444	-17.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	317 967	22.4	490 945	6.8	995 182	-7.8
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	389	-2.0	57	1.3	65	-3.6
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	293	9.9	-	-	18	-13.6
Hours flown: total – Heures de vol: total	682	2.7	57	1.3	82	-5.9

Table 2.3

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Level I, 1993**

Tableau 2.3

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, 1993**

		Total		Change
		1992	1993	Variation
		'000	'000	%
All services – Tous les services				
Passengers – Passagers		22 763	21 968	-3.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg	394 325	418 070	6.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		45 914 322	44 995 033	-2.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		4 591 432	4 499 503	-2.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 372 781	1 496 356	9.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		5 964 214	5 995 860	0.5
Hours flown – Heures de vol		803	769	-4.2
Scheduled services – Services réguliers				
Passengers – Passagers		21 275	20 537	-3.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg	392 771	416 234	6.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		42 463 158	41 620 935	-2.0
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		65 247 766	63 359 958	-2.9
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	65.08	65.69	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		4 246 316	4 162 094	-2.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 367 443	1 490 318	9.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		5 613 759	5 652 411	0.7
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		9 713 904	9 505 385	-2.1
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	57.79	59.47	...
Hours flown – Heures de vol		758	723	-4.6
Charter services – Services d'affrètement				
Passengers – Passagers		1 488	1 431	-3.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg	1 554	1 836	18.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		3 451 164	3 374 098	-2.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		345 116	337 410	-2.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		5 338	6 039	13.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		350 455	343 448	-2.0
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		45	46	1.8
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		45	46	1.8

Table 2.3

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Level I, 1993 – Concluded**

Tableau 2.3

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, 1993 – fin**

		Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
		'000			
All services – Tous les services					
Passengers – Passagers		1 466	11 238	7 632	1 631
Goods carried – Marchandises transportées	kg	4 311	250 802	158 032	4 924
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		580 904	22 156 747	21 595 472	661 910
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		58 090	2 215 675	2 159 547	66 191
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 749	857 385	635 260	1 962
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		59 840	3 073 060	2 794 807	68 153
Hours flown – Heures de vol		76	340	276	77
Scheduled services – Services réguliers					
Passengers – Passagers		1 455	10 625	6 852	1 605
Goods carried – Marchandises transportées	kg	4 311	249 323	157 676	4 924
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		566 183	20 491 238	19 935 210	628 304
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		1 202 443	31 891 514	29 171 661	1 094 340
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	47.09	64.25	68.34	57.41
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		56 618	2 049 124	1 993 521	62 830
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 749	851 989	634 618	1 962
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		58 367	2 901 113	2 628 139	64 792
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		107 336	4 967 447	4 232 370	198 232
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	54.38	58.40	62.10	32.69
Hours flown – Heures de vol		76	325	248	75
Charter services – Services d'affrètement					
Passengers – Passagers		11	614	781	26
Goods carried – Marchandises transportées	kg	-	1 479	356	-
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		14 721	1 665 508	1 660 263	33 606
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 472	166 551	166 026	3 361
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		-	5 396	642	-
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		1 472	171 947	166 669	3 361
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		1	15	28	2
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		1	15	28	2

Table 2.4
Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Levels II-IV, 1993

Tableau 2.4
Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens des niveaux II-IV, 1993

Air carrier level – Niveau du transporteur aérien						
	II		III		IV	
	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
All services – Tous les services						
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	19	-5.0	74	-9.8	146	-4.0
Passengers – Passagers	7 477	-4.6	1 730	31.5	340	15.1
Goods carried – Marchandises transportées kg	98 175	-24.5	109 649	50.6	27 600	27.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	13 996 903	-10.4	2 030 567	256.5	75 866	1.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 399 690	-10.4	203 057	256.5	7 587	1.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	85 255	-7.1	56 851	105.2	9 901	73.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 484 945	-10.2	259 908	207.0	17 488	32.4
Hours flown – Heures de vol	416	-11.1	335	-0.6	472	7.7
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	4 131	-5.8	610	12.0	58	14.9
Goods carried – Marchandises transportées kg	37 709	-4.5	67 077	65.1	1 590	-2.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	2 061 989	-16.0	175 299	23.3	10 648	17.4
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	206 199	-16.0	17 530	23.3	1 065	17.4
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	30 301	15.7	46 352	179.3	249	-10.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	236 499	-13.0	63 882	107.3	1 314	10.8
Hours flown – Heures de vol	306	-10.7	127	6.3	14	-23.0
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	3 346	-3.0	1 121	45.2	282	15.1
Goods carried – Marchandises transportées kg	60 465	-33.2	42 573	32.2	26 010	30.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	11 934 914	-9.4	1 855 268	334.1	65 218	-1.1
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 193 491	-9.4	185 527	334.1	6 522	-1.1
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	54 954	-16.2	10 499	-5.5	9 652	77.7
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 248 446	-9.7	196 026	264.0	16 174	34.5
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	110	-12.3	207	-4.5	147	10.9
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	-	-	--	161.8	311	8.1
Hours flown: total – Heures de vol: total	110	-12.3	207	-4.4	458	9.0

¹ Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 2.5

Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers Levels I-IV, 1993

Tableau 2.5

Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1993

	1992	1993	Change Variation
	No. – Nbre	No. – Nbre	%
Number of carriers – Nombre de transporteurs	65	59	-9.2
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	20 817	14 587	-29.9
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	18	37	105.6
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	5 409	2 300	-57.5
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	451	1 409	212.4
Quebec – Québec	47 450	44 154	-6.9
Ontario	10 222	17 676	72.9
Manitoba	12 453	10 869	-12.7
Saskatchewan	1 421	1 962	38.1
Alberta	31 100	37 713	21.3
British Columbia – Colombie-Britannique	113 562	120 696	6.3
Yukon	5 094	5 527	8.5
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	26 451	44 254	67.3
Total	274 448	301 184	9.7
International	20 572	17 775	-13.6
Total	295 020	318 959	8.1

Section 3 FINANCIAL DATA

Table 3.1

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1993**

Section 3 DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-IV, 1993**

	1992	1993	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	5 880 782	6 033 570	2.6
– Passengers – Passagers	5 276 583	5 397 774	2.3
– Goods – Marchandises	604 199	635 795	5.2
Charter services – Services d'affrètement	1 392 413	1 432 930	2.9
– Passengers – Passagers	1 237 012	1 265 361	2.3
– Goods – Marchandises	155 401	167 568	7.8
Other flying services – Autres services aériens	32 968	55 398	68.0
Subsidies – Subventions d'exploitation	6 185	2 481	-59.9
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	228 209	231 254	1.3
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	7 540 557	7 755 633	2.9
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	185 014	182 514	-1.4
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	2 695 768	2 733 075	1.4
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	875 331	906 100	3.5
General services and administration – Services généraux et administration	3 671 805	3 584 133	-2.4
Depreciation – Dépréciation	347 936	363 137	4.4
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	7 775 853	7 768 959	-0.1
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(235 297)	(13 327)	-94.3
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	(56 386)	53 463	...
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	41 657	37 289	-10.5
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	386 054	391 961	1.5
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	(215 599)	(255 953)	18.7
Total non-operating income (expenses), net² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets²	(624 683)	(572 913)	-8.3
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(859 979)	(586 239)	-31.8
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	8 330	19 004	128.1
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(868 309)	(605 244)	-30.3

¹ Excludes Level IV carriers. – Exclut les transporteurs de niveau IV.

² Includes the total for Level I-IV carriers. – Comprend le total des transporteurs des niveaux I-IV.

Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Level I, 1993**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, 1993**

	Total		Change Variation
	1992	1993	
	\$ '000	\$ '000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	5 127 306	5 244 849	2.3
– Passengers – Passagers	4 615 817	4 735 769	2.6
– Goods – Marchandises	511 489	509 080	-0.5
Charter services – Services d'affrètement	204 908	193 497	-5.6
– Passengers – Passagers	204 175	192 528	-5.7
– Goods – Marchandises	733	969	32.2
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	151 321	170 580	12.7
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	5 483 534	5 608 926	2.3
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	129 128	117 695	-8.9
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	1 748 087	1 753 180	0.3
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	501 978	503 084	0.2
General services and administration – Services généraux et administration	3 153 868	3 075 882	-2.5
Depreciation – Dépréciation	259 450	268 416	3.5
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	5 792 511	5 718 257	-1.3
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	(308 977)	(109 331)	-64.6
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	(32 917)	49 914	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	38 287	34 373	-10.2
Interest expenses – Intérêts versés	332 966	345 614	3.8
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(212 481)	(243 115)	14.4
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(540 078)	(504 441)	-6.6
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(849 055)	(613 772)	-27.7
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(4 420)	(3 098)	-29.9
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(844 635)	(610 674)	-27.7

Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Level I, 1993 – Concluded**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, 1993 – fin**

	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
	\$ '000			
Operating revenues – Recettes d'exploitation				
Scheduled services – Services réguliers	172 008	2 543 250	2 346 675	182 916
– Passengers – Passagers	166 728	2 260 756	2 133 886	174 399
– Goods – Marchandises	5 280	282 494	212 789	8 517
Charter services – Services d'affrètement	2 129	96 327	89 492	5 549
– Passengers – Passagers	2 129	95 358	89 492	5 549
– Goods – Marchandises	-	969	-	-
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	1 862	76 255	84 611	7 852
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	175 999	2 715 833	2 520 777	196 317
Operating expenses – Dépenses d'exploitation				
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	3 339	102 146	11 922	287
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	43 824	811 294	838 052	60 010
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	24 829	277 846	169 754	30 655
General services and administration – Services généraux et administration	58 872	1 456 907	1 490 376	69 726
Depreciation – Dépréciation	6 607	137 819	113 084	10 906
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	137 471	2 786 013	2 623 189	171 584
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	38 528	(70 180)	(102 411)	24 733
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation				
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	-	36 718	13 171	25
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	269	29 752	3 361	992
Interest expenses – Intérêts versés	27 192	198 499	105 990	13 933
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	-	(139 065)	(102 799)	(1 252)
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(26 923)	(271 093)	(192 257)	(14 168)
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	11 605	(341 273)	(294 668)	10 565
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	5 497	(15 245)	1 407	5 243
Net income (loss) – Revenu (perte) net	6 108	(326 028)	(296 075)	5 322

Table 3.3

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Levels II-IV, 1993**

Tableau 3.3

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux II-IV, 1993**

	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
	II		III		IV	
	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	637 935	-1.9	110 409	12.5	40 376	692.6
– Passengers – Passagers	574 677	-3.0	73 142	14.5	14 187	240.1
– Goods – Marchandises	63 258	10.0	37 267	8.8	26 190	...
Charter services – Services d'affrètement	576 309	-10.8	224 385	41.4	438 738	14.6
– Passengers – Passagers	542 908	-10.5	189 052	42.4	340 874	16.1
– Goods – Marchandises	33 401	-15.7	35 334	36.6	97 864	9.7
Other flying services – Autres services aériens	19 666	66.2	20 105	42.6	15 628	122.2
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-100.0	2 307	24.0	174	543.4
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	23 567	-13.6	27 749	-16.0	9 358	-43.6
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 257 477	-6.1	384 956	25.9	504 274	22.5
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	10 644	-50.2	9 232	-2.6	44 943	79.4
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	589 607	-5.3	185 258	27.7	205 031	13.9
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	208 094	-5.3	80 281	17.6	114 642	34.4
General services and administration – Services généraux et administration	357 426	-10.6	72 348	32.6	78 477	23.1
Depreciation – Dépréciation	48 081	-1.9	18 461	27.8	28 179	12.7
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 213 853	-7.5	365 579	25.3	471 271	24.3
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	43 625	60.1	19 376	38.6	33 003	1.7
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	574	...	2 975	...	-	-
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	2 181	-13.0	735	-15.0	-	-
Interest expenses – Intérêts versés	38 502	-16.8	7 845	14.9	-	-
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(7 738)	871.1	(5 100)	119.7	-	-
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(43 486)	-34.8	(9 235)	-4.0	(15 751)	89.7
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	139	...	10 142	132.3	17 252	-28.6
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	14 941	122.3	1 876	39.7	5 285	12.8
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(14 802)	-67.9	8 266	173.4	11 967	-38.5

Table 3.4
Income Statement – Canadian Air Carriers
Operating Helicopters Only, Levels I-IV, 1993

Tableau 3.4
État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement,
1993

	1992	1993	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services ¹ – Services réguliers ¹	x	x	...
– Passengers – Passagers	x	x	...
– Goods – Marchandises	x	x	...
Charter services – Services d'affrètement	289 592	372 030	28.5
– Passengers – Passagers	224 435	279 314	24.5
– Goods – Marchandises	65 157	92 716	42.3
Other flying services – Autres services aériens	3 764	11 872	215.4
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	74	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	6 642	4 978	-25.0
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	299 997	388 955	29.7
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	19 178	37 208	94.0
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	121 096	145 925	20.5
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	68 772	96 866	40.9
General services and administration – Services généraux et administration	45 897	58 682	27.9
Depreciation – Dépréciation	16 401	19 917	21.4
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	271 345	358 599	32.2
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	28 652	30 356	5.9
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net ² – Gains (pertes) de capital, nets ²	-	-	-
Interest and discount income ² – Revenus d'intérêts et d'escomptes ²	-	-	-
Interest expenses ² – Intérêts versés ²	-	-	-
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ² – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ²	-	-	-
Total non-operating income (expenses), net³ – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets³	(6 406)	(16 080)	151.0
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	22 246	14 275	-35.8
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	3 864	4 703	21.7
Net income (loss) – Revenu (perte) net	18 383	9 572	-47.9

¹ Scheduled revenues have been combined with charter revenues to preserve the confidentiality of individual air carrier. – Les recettes pour les services réguliers ont été imputées aux recettes pour les services d'affrètement afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

² Excludes Level IV carriers. – Exclut les transporteurs de niveau IV.

³ Includes the total for Level I-IV carriers. – Comprend le total des transporteurs des niveaux I-IV.

Table 3.5

**Income Statement by Province of Domicile –
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1993**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1993**

	Newfoundland ³		Prince Edward Island		Nova Scotia ³	
	Terre-neuve ³		Île-du-Prince- Édouard		Nouvelle- Écosse ³	
	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	210 849	10.1	-	-	x	...
– Passengers – Passagers	202 138	9.9	-	-	x	...
– Goods – Marchandises	8 712	16.9	-	-	x	...
Charter services – Services d'affrètement	189 575	37.4	-	-	x	...
– Passengers – Passagers	154 128	36.3	-	-	x	...
– Goods – Marchandises	35 447	42.5	-	-	x	...
Other flying services – Autres services aériens	12 174	33.3	-	-	x	...
Subsidies – Subventions d'exploitation	1 028	-0.1	-	-	x	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	3 986	32.9	-	-	x	...
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	417 612	22.0	-	-	x	...
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	18 519	31.3	-	-	x	...
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	173 569	13.9	-	-	x	...
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	87 647	36.8	-	-	x	...
General services and administration – Services généraux et administration	96 812	20.8	-	-	x	...
Depreciation – Dépréciation	16 067	52.8	-	-	x	...
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	392 615	22.1	-	-	x	...
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	24 998	19.3	-	-	x	...
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	128	...	-	-	x	...
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	1	-91.2	-	-	x	...
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	6 737	112.2	-	-	x	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploita- tion, nets ¹	(2 627)	8.2	-	-	x	...
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(28 103)	119.5	-	-	x	...
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(3 106)	...	-	-	x	...
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	2 266	17.7	-	-	x	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(5 371)	...	-	-	x	...

See notes at end of table. – Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.5

**Income Statement by Province of Domicile –
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1993 – Continued**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1993 – suite**

	New Brunswick		Quebec		Ontario	
	Nouveau-Brunswick		Québec			
	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	-	-	160 646	-11.2	255 710	-3.7
- Passengers – Passagers	-	-	140 392	-12.6	218 722	-6.7
- Goods – Marchandises	-	-	20 253	0.2	36 988	18.3
Charter services – Services d'affrètement	-	-	457 105	-7.8	292 001	12.5
- Passengers – Passagers	-	-	448 103	-8.0	255 298	9.6
- Goods – Marchandises	-	-	9 002	6.0	36 704	38.6
Other flying services – Autres services aériens	-	-	20 465	32.1	8 196	257.3
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	1 313	-66.7	74	-63.7
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	-	-	25 081	26.6	16 103	-26.0
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	-	-	664 610	-7.2	572 085	4.1
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	-	-	3 592	-25.7	11 081	-46.0
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	-	-	342 807	-3.9	261 247	6.1
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	-	-	114 083	-7.3	88 502	7.7
General services and administration – Services généraux et administration	-	-	166 152	-19.9	154 290	-14.6
Depreciation – Dépréciation	-	-	23 623	5.8	30 247	-6.1
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	-	-	650 258	-7.5	545 367	0.8
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	-	-	14 352	14.2	26 718	233.6
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	-	-	1 846	...	(76)	-99.6
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	-	-	1 898	-24.7	652	92.0
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	-	-	10 897	-22.5	19 952	-20.7
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploi- tation, nets ¹	-	-	(5 380)	346.5	(4 460)	...
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	-	-	(12 588)	-17.5	(23 816)	-48.9
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	-	-	1 764	...	2 902	...
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	-	-	539	-83.2	8 526	79.5
Net income (loss) – Revenu (perte) net	-	-	1 225	...	(5 625)	-87.0

See notes at end of table. – Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.5

**Income Statement by Province of Domicile –
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1993 – Continued**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1993 – suite**

	Manitoba		Saskatchewan ⁴		Alberta ⁴	
	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	40 163	8.3	x	...	x	...
– Passengers – Passagers	28 822	9.7	x	...	x	...
– Goods – Marchandises	11 341	5.0	x	...	x	...
Charter services – Services d'affrètement	26 740	-9.4	19 845	5.9	52 536	14.4
– Passengers – Passagers	19 335	-1.5	16 338	17.1	32 092	62.9
– Goods – Marchandises	7 405	-25.0	3 507	-26.7	20 444	-22.0
Other flying services – Autres services aériens	244	-5.4	2 826	70.7	564	-6.3
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-	52	-80.0
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	1 345	-65.4	1 913	53.3	2 555	9.0
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	68 492	-3.2	24 584	13.6	55 707	11.3
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	1 170	8.1	1 432	37.5	1 139	-22.7
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	25 795	7.3	13 594	18.5	31 822	38.7
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	16 882	-19.7	4 366	-7.3	12 532	23.4
General services and administration – Services généraux et administration	16 433	-12.0	3 585	5.3	8 403	6.9
Depreciation – Dépréciation	5 310	13.9	1 473	-7.7	3 016	6.2
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	65 591	-4.2	24 450	10.1	56 911	25.7
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	2 901	29.8	134	...	(1 204)	...
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	496	...	16	-97.5	408	...
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	156	177.0	67	-5.3	46	112.0
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	936	5.8	242	10.8	436	127.8
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploi- tation, nets ¹	1 188	87.2	87	-46.4	48	-85.0
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	747	...	(46)	...	(202)	...
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	3 649	131.9	88	-41.2	(1 406)	...
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	564	702.7	(30)	-63.8	505	106.6
Net income (loss) – Revenu (perte) net	3 085	105.2	119	-49.3	(1 911)	...

See notes at end of table. – Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.5

**Income Statement by Province of Domicile –
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1993 – Concluded**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1993 – fin**

	British Columbia		Yukon ⁴		Northwest Territories	
	Colombie- Britannique				Territoires du Nord-Ouest	
	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	49 568	98.2	x	...	44 001	30.7
– Passengers – Passagers	23 350	2.1	x	...	35 468	32.3
– Goods – Marchandises	26 218	...	x	...	8 534	24.7
Charter services – Services d'affrètement	165 143	0.5	10 919	6.4	53 352	20.4
– Passengers – Passagers	119 666	9.2	7 218	-9.6	33 770	0.7
– Goods – Marchandises	45 477	-17.0	3 701	62.0	19 582	81.7
Other flying services – Autres services aériens	10 876	224.5	-	-	53	-71.5
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-100.0	-	-	14	476.9
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	7 200	-67.8	328	-40.6	2 164	11.8
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	232 786	7.9	11 246	1.9	99 585	24.3
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	23 976	142.8	914	4.7	2 997	43.6
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	90 757	-4.1	4 713	-12.5	35 590	5.1
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	56 506	7.7	3 308	45.2	19 191	42.1
General services and administration – Services généraux et administration	33 547	4.1	2 155	-4.2	26 874	32.2
Depreciation – Dépréciation	12 002	11.5	345	-7.8	2 637	-4.6
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	216 788	9.0	11 436	2.5	87 289	22.7
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	15 998	-5.4	(189)	47.7	12 295	37.8
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	(299)	...	3	-	1 025	...
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	30	-90.9	-	-	66	152.0
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	1 251	-36.5	48	16.8	5 848	-20.9
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploi- tation, nets ¹	(1 462)	-8.3	-	-	(233)	...
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(850)	-76.7	404	...	(4 017)	-47.1
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	15 149	14.2	215	...	8 278	521.2
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	2 713	71.8	106	405.8	6 913	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	12 435	6.4	109	...	1 365	62.3

¹ Excludes Level IV carriers. – Exclut les transporteurs de niveau IV.

² Includes the total for Level II-IV carriers. – Comprend le total des transporteurs des niveaux II-IV.

³ Data for Nova Scotia and Newfoundland have been combined to preserve the confidentiality of individual air carrier. – Les données pour la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve ont été combinées afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

⁴ Scheduled revenues have been combined with charter revenues to preserve the confidentiality of individual air carrier. – Les recettes pour les services réguliers ont été imputées aux recettes pour les services d'affrètement afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

Table 3.6

Passenger and Goods Revenue, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1993

Tableau 3.6

Recettes-passagers et recettes-marchandises par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1993

	Passenger revenue			Goods revenue		
	Recettes-passagers			Recettes-marchandises		
	1992	1993	Change Variation	1992	1993	Change Variation
	\$'000	\$'000	%	\$'000	\$'000	%
Domestic – Intérieur						
Newfoundland – Terre-Neuve	117 460	247 513	110.7	11 912	46 941	294.1
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	14 209	11 213	-21.1	3 140	4 655	48.2
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	158 691	148 437	-6.5	12 559	17 594	40.1
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	64 584	73 389	13.6	2 739	6 707	144.9
Quebec – Québec	1 027 573	887 339	-13.6	68 324	69 379	1.5
Ontario	1 757 674	1 767 807	0.6	144 139	164 245	13.9
Manitoba	178 857	189 362	5.9	24 610	37 119	50.8
Saskatchewan	119 918	129 828	8.3	10 127	14 436	42.6
Alberta	564 934	568 649	0.7	60 687	59 357	-2.2
British Columbia – Colombie-Britannique	839 987	876 851	4.4	96 229	109 823	14.1
Yukon	32 166	26 730	-16.9	2 351	5 186	120.6
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	106 699	108 112	1.3	36 926	36 792	-0.4
Total	4 982 753	5 035 230	1.1	473 741	572 234	20.8
International	1 530 842	1 627 906	6.3	285 859	231 130	-19.1
Total	6 513 595	6 663 136	2.3	759 600	803 364	5.8

Note: The provincial data are estimates only. Refer to the Section 'Notes to Users' for information on the methodology used. – Les données provinciales sont seulement des estimés. Se reporter à la Section 'Notes aux utilisateurs' pour des précisions sur la méthodologie utilisée.

Table 3.7

**Balance Sheet – Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1993**

Tableau 3.7

**Bilan – Transporteurs aériens canadiens des
niveaux I-IV, 1993**

	1992	1993	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Assets – Actif			
Current assets – Actif à court terme	1 714 095	2 212 197	29.1
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	506 792	600 759	18.5
Operating property and equipment – Biens et équipements d'exploitation	6 955 857	6 725 437	-3.3
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	1 811 709	2 010 986	11.0
Operating equipment under capital lease – Biens et équipements d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	220 100	321 238	46.0
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	66 854	102 815	53.8
Non-operating property and equipment – Biens et équipements hors exploitation	347 010	161 487	-53.5
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	229 237	126 285	-44.9
Deferred charges – Frais reportés	766 615	855 555	11.6
Total assets – Total de l'actif	8 402 668	8 636 586	2.8
Liabilities and capital – Passif et capital			
Current liabilities – Passif à court terme	2 010 576	2 585 797	28.6
Advances from associated companies and/ or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	434 908	406 790	-6.5
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	3 846 863	3 823 367	-0.6
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	117 118	168 802	44.1
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	108 899	124 544	14.4
Other deferred credits – Autres crédits reportés	340 460	305 177	-10.4
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	50 710	42 555	-16.1
Other provisions – Autres provisions	882 959	931 883	5.5
Total liabilities – Total du passif	7 792 492	8 388 915	7.7
Shareholders equity (incorporated carriers) – Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	247	237	-4.1
Capital stock – Capital-actions	1 089 929	1 355 114	24.3
Other paid-in capital – Autre capital versé	423 940	413 319	-2.5
Retained earnings – Bénéfices non répartis	(909 010)	(1 528 012)	68.1
Reserves – Réserves	5 318	7 250	36.3
Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires	610 177	247 671	-59.4
Proprietorship or partnership accounts – Comptes de particulier ou de société			
Number of carriers included ² – Nombre de transporteurs inclus ²	-	-	...
Balance year-end² – Solde à la fin de l'année ²	-	-	...
Total liabilities and capital – Total du passif et du capital	8 402 668	8 636 586	2.8

¹ Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.² Data are included with the "incorporated carriers" in order to preserve carrier confidentiality. – Les données ont été imputées au compte "transporteurs constitués en société" afin de préserver la confidentialité des transporteurs.

Table 3.8

Balance Sheet – Canadian Air Carriers, Level I, 1993

Tableau 3.8

Bilan – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1993

	Total	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
	\$ '000				
Assets – Actif					
Current assets – Actif à court terme	1 728 817	53 605	1 234 594	404 818	35 800
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	512 906	9 173	472 972	29 400	1 361
Operating-Flight equipment – Équipement de vol	3 908 155	148 632	2 446 104	1 079 732	233 686
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	830 512	22 821	649 961	113 545	44 185
Operating-Ground property and equipment – Biens et équipement d'exploitation au sol	1 435 859	6 806	987 287	428 160	13 606
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	814 138	3 349	581 877	221 532	7 381
Operating under capital lease – Flight equipment – Équipement de vol loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	102 700	-	-	102 700	-
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	47 800	-	-	47 800	-
Operating under capital lease – Ground property and equipment – Biens et équipements d'exploitation au sol loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	800	-	-	800	-
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	800	-	-	800	-
Non-operating property and equipment – Biens et équipements hors exploitation	102 317	-	102 317	-	-
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	87 247	-	87 247	-	-
Deferred charges – Frais reportés	838 206	-	688 160	150 046	-
Total assets – Total de l'actif	6 849 261	192 047	4 612 349	1 811 979	232 887
Liabilities and capital – Passif et capital					
Current liabilities – Passif à court terme	2 103 180	42 155	855 084	1 160 157	45 784
Advances from associated companies and/or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	275 000	-	-	275 000	-
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	3 190 722	108 646	2 320 655	637 789	123 632
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	80 445	-	-	80 445	-
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	31 775	6 352	-	-	25 423
Other deferred credits – Autres crédits reportés	284 413	-	274 678	7 459	2 276
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	4 352	-	-	2 647	1 705
Other provisions – Autres provisions	931 442	-	931 442	-	-
Total liabilities – Total du passif	6 901 329	157 153	4 381 859	2 163 497	198 820
Shareholders equity – Avoir des actionnaires					
Capital stock – Capital-actions	1 085 427	27 759	803 284	220 824	33 561
Other paid-in capital – Autre capital versé	396 166	-	-	396 166	-
Retained earnings – Bénéfices non répartis	(1 533 661)	7 135	(572 794)	(968 508)	506
Reserves – Réserves	-	-	-	-	-
Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires	(52 067)	34 894	230 490	(351 518)	34 067
Total liabilities and capital – Total du passif et du capital	6 849 261	192 047	4 612 349	1 811 979	232 887

Table 3.9

**Balance Sheet – Canadian Air Carriers
Operating Helicopters Only, Levels I-IV, 1993**

Tableau 3.9

**Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux
I-IV exploitant des hélicoptères seulement, 1993**

	1992	1993	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Assets – Actif			
Current assets – Actif à court terme	109 100	162 684	49.1
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	31 924	39 573	24.0
Operating property and equipment – Biens et équipements d'exploitation	312 300	393 621	26.0
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	96 606	104 619	8.3
Operating equipment under capital lease – Biens et équipements d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	6 732	18 000	167.4
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	1 498	5 670	278.6
Non-operating property and equipment – Biens et équipements hors exploitation	8 413	6 892	-18.1
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	3 089	2 439	-21.0
Deferred charges – Frais reportés	5 128	1 029	-79.9
Total assets – Total de l'actif	372 405	509 070	36.7
Liabilities and capital – Passif et capital			
Current liabilities – Passif à court terme	59 200	97 505	64.7
Advances from associated companies and/ or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	10 425	9 546	-8.4
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	128 265	224 028	74.7
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	9 273	7 078	-23.7
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	38 456	39 444	2.6
Other deferred credits – Autres crédits reportés	6 200	4 617	-25.5
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	5 767	5 118	-11.3
Other provisions – Autres provisions	160	154	-3.5
Total liabilities – Total du passif	257 747	387 489	50.3
Shareholders equity (incorporated carriers) – Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	57	53	-7.0
Capital stock – Capital-actions	60 748	70 451	16.0
Other paid-in capital – Autre capital versé	5 657	1 556	-72.5
Retained earnings – Bénéfices non répartis	47 554	49 457	4.0
Reserves – Réserves	700	116	-83.4
Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires	114 659	121 580	6.0
Proprietorship or partnership accounts – Comptes de particulier ou de société			
Number of carriers included – Nombre de transporteurs inclus	-	-	-
Balance year-end – Solde à la fin de l'année	-	-	-
Total liabilities and capital – Total du passif et du capital	372 405	509 070	36.7

¹ Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 3.10

**Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers,
Levels I and II, 1993**

Tableau 3.10

**Dépenses d'exploitation directes des aéronefs –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II,
1993**

	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
	Total		I		II	
	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	23	-4.2	4	-	19	-5.0
Aircraft operations – Frais d'exploitation des aéronefs						
Flight crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant technique	511 376	-4.5	427 324	-3.5	84 052	-9.5
Aircraft fuel and oil – Huile et carburant d'aéronef	924 026	-7.2	717 946	-5.7	206 080	-12.1
Landing and navigation fees – Droits d'atterrissage et de navigation	237 478	5.8	134 769	0.4	102 709	13.9
Aircraft insurance – Assurances d'aéronefs	29 306	20.3	16 746	22.5	12 560	17.6
Aircraft rental – Location d'aéronefs	596 825	7.8	436 549	13.9	160 277	-6.0
Other expenses – Autres dépenses	43 776	18.3	19 846	52.5	23 930	-0.3
Total	2 342 787	-1.2	1 753 180	0.3	589 607	-5.3
Maintenance – Flight equipment – Frais d'entretien – Équipement de vol						
Labour wages and salaries – Salaires et traitements de la main-d'oeuvre	193 719	-0.8	151 400	-1.6	42 319	2.5
Materials and supplies – Matériel et approvisionnements	171 434	4.3	103 062	-5.8	68 372	24.5
Purchased repair services – Services d'entretien effectués ailleurs	107 128	-15.0	72 814	11.3	34 314	-43.3
Other expenses – Autres dépenses	185 386	-4.5	165 943	-0.1	19 443	-30.7
Provisions for overhauls – Provisions pour révisions	53 511	27.0	9 865	37.9	43 646	24.8
Total	711 178	-1.5	503 084	0.2	208 094	-5.3
In-flight service – Service de vol						
Cabin crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant	371 022	-5.2	332 517	-4.0	38 505	-14.4
Passenger food and supplies – Fournitures et vivres pour les passagers	308 457	-12.4	262 527	-12.9	45 930	-9.5
Passenger liability insurance – Assurances-responsabilité-passagers	11 583	6.9	10 233	23.0	1 350	-46.3
Other expenses – Autres dépenses	71 800	5.0	61 681	0.6	10 119	43.3
Total	762 862	-7.3	666 957	-7.0	95 904	-8.9
Depreciation – Flight equipment – Amortissement – Équipement de vol	210 223	-1.6	176 796	-1.7	33 427	-1.0
Interest expenses – Flight equipment – Frais d'intérêt – Équipement de vol	139 016²	0.5	105 089²	3.1	33 927	-7.0
Total direct flying expenses – Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	4 166 066	-2.4	3 205 106	-1.4	960 959	-5.6

¹ Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.² Interest expenses for Air Canada are not included. – Frais d'intérêt pour Air Canada ne sont pas inclus.

Table 3.11

**Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers,
Level I, 1993**

Tableau 3.11

**Dépenses d'exploitation directes des aéronefs –
Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1993**

	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
	\$'000			
Aircraft operations – Frais d'exploitation des aéronefs				
Flight crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant technique	16 436	218 796	177 765	14 327
Aircraft fuel and oil – Huile et carburant d'aéronef	19 928	325 579	347 504	24 935
Landing and navigation fees – Droits d'atterrissage et de navigation	3 479	81 646	46 149	3 495
Aircraft insurance – Assurances d'aéronefs	1 064	7 569	7 058	1 055
Aircraft rental – Location d'aéronefs	-	174 508	249 640	12 401
Other expenses – Autres dépenses	2 917	3 196	9 936	3 797
Total	43 824	811 294	838 052	60 010
Maintenance – Flight equipment – Frais d'entretien – Équipement de vol				
Labour wages and salaries – Salaires et traitements de la main-d'oeuvre	6 646	48 803	87 577	8 374
Materials and supplies – Matériel et approvisionnements	2 690	57 386	36 856	6 131
Purchased repair services – Services d'entretien effectués ailleurs	13 527	22 210	37 077	-
Other expenses – Autres dépenses	1 966	149 447	8 244	6 285
Provisions for overhauls – Provisions pour révisions	-	-	-	9 865
Total	24 829	277 846	169 754	30 655
In-flight service – Service de vol				
Cabin crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant	4 372	159 634	162 452	6 059
Passenger food and supplies – Fournitures et vivres pour les passagers	3 697	136 560	118 506	3 764
Passenger liability insurance – Assurances-responsabilité-passagers	-	5 557	4 676	-
Other expenses – Autres dépenses	819	34 712	25 256	894
Total	8 888	336 462	310 890	10 717
Depreciation – Flight equipment – Amortissement – Équipement de vol	5 847	101 166	60 010	9 774
Interest expenses – Flight equipment – Frais d'intérêt – Équipement de vol	26 741	..¹	64 415	13 933
Total direct flying expenses – Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	110 128	1 526 768	1 443 121	125 089

¹ Interest expenses for Air Canada are not included. – Frais d'intérêt pour Air Canada ne sont pas inclus.

Section 4

EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III and Level IV, 1993

Section 4

DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III et de niveau IV, 1993

		1992	1993	Change Variation %
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
Levels I-III – Niveaux I-III				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	5 964	5 438	-8.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	481 766	455 989	-5.4
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	7 729	7 418	-4.0
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	272 096	263 496	-3.2
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 109	3 735	20.1
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	133 632	176 977	32.4
Maintenance labour – Main-d'œuvre d'entretien	No. – Nbre	9 151	8 357	-8.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	367 042	333 988	-9.0
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	16 518	13 897	-15.9
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	578 322	492 323	-14.9
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	4 856	4 852	-0.1
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	132 645	117 819	-11.2
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	47 329	43 698	-7.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	1 965 503	1 840 592	-6.4
Level IV – Niveau IV				
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	3 410	3 842	12.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	125 123	135 109	8.0
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
Levels I-III – Niveaux I-III				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	3 961 785	3 847 575	-2.9
Cost – Coût	\$ '000	1 043 199	1 011 927	-3.0
Gasoline – Essence	L '000	30 572	31 389	2.7
Cost – Coût	\$ '000	18 047	18 211	0.9
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	781	546	-30.1
Cost – Coût	\$ '000	5 336	3 592	-32.7
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	317	302	-4.8
Cost – Coût	\$ '000	693	708	2.1
Level IV – Niveau IV				
Fuel and oil – Carburant et huile	L '000	147 528	208 508	41.3
Cost – Coût	\$ '000	58 939	74 663	26.7

Table 4.2

**Employment and Fuel Consumption – Canadian
Air Carriers, Level I, 1993**

Tableau 4.2

**Effectifs et consommation de carburant –
Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1993**

		Total	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés						
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	3 054	243	1 360	1 196	255
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	341 279	14 495	166 011	148 778	11 996
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	5 773	185	2 847	2 517	222
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	224 232	6 313	105 335	107 456	5 128
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	1 921	67	182	1 631	40
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	111 011	2 679	20 605	86 326	1 401
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	6 690	219	3 383	2 838	249
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	268 966	9 363	122 331	128 898	8 374
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	12 738	297	7 684	4 458	298
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	461 704	8 540	276 191	170 119	6 853
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	4 679	14	2 693	1 971	-
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	112 867	553	43 476	68 838	-
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	34 857	1 026	18 151	14 613	1 066
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	1 520 059	41 942	733 950	710 416	33 751
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile						
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	3 020 732	67 973	1 541 435	1 328 291	83 033
Cost – Coût	\$ '000	762 518	19 928	370 355	347 507	24 727
Gasoline – Essence	L '000	-	-	-	-	-
Cost – Coût	\$ '000	-	-	-	-	-
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	335	15	124	180	16
Cost – Coût	\$ '000	1 902	96	698	1 011	97
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	-	-	-	-	-
Cost – Coût	\$ '000	-	-	-	-	-

Table 4.3

Salaries and Wages Paid, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1993

Tableau 4.3

Traitements et salaires par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1993

	1992	1993	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	25 032	76 206	204.4
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	960	166	-82.7
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	62 491	60 021	-4.0
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	5 773	8 438	46.2
Quebec – Québec	449 090	418 158	-6.9
Ontario	569 350	538 527	-5.4
Manitoba	104 619	96 210	-8.0
Saskatchewan	23 821	24 479	2.8
Alberta	175 498	162 290	-7.5
British Columbia – Colombie-Britannique	517 792	446 014	-13.9
Yukon	9 733	9 181	-5.7
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	34 129	32 311	-5.3
Total	1 978 285	1 872 002	-5.4
International	112 341	103 699	-7.7
Total	2 090 625	1 975 702	-5.5

Note: The provincial data are estimates only. – Les données provinciales sont seulement des estimés.

Section 5

AIRCRAFT FLEET

Table 5.1

Aircraft Fleet, by Type of Power Plant and Selected Aircraft Weight Groups – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1993

Type of power plant and aircraft weight group Type de groupe motopropulseur et groupe de poids d'aéronefs	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
	Total		I		II	
	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation
	No. – Nbre	%	No. – Nbre	%	No. – Nbre	%
kg						
Fixed wing aircraft – Aéronef à voilure fixe						
Jet – À réaction						
(greater than 158 757) – (plus de 158 757)	28	-22.2	24	-11.1	4	-60.0
(68 040 – 158 757)	117	-1.7	83	-	27	-12.9
(34 020 – 68 039)	100	-2.9	86	-4.4	12	-
(less than 34 020) – (moins de 34 020)	57	-1.7	9	28.6	-	...
Total jet – Total à réaction	302	-4.4	202	-2.4	43	-18.9
Turboprop – Turbopropulseurs						
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	181	-6.2	40	-4.8	117	-7.1
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	304	-3.5	10	-	40	-39.4
Total turboprop – Total turbopropulseurs	485	-4.5	50	-3.9	157	-18.2
Piston – À pistons						
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	73	35.2	-	...	12	-20.0
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	860	-4.6	-	...	22	-35.3
Total piston – Total à pistons	933	-2.3	-	...	34	-30.6
Total	1 720	-3.3	252	-2.7	234	-20.4
Rotating wing aircraft – Aéronef à voilure tournante						
(greater than 3 403) – (plus de 3 403)	161	0.6	-	...	-	...
(3 402 or less) – (3 402 ou moins)	580	-4.6	-	...	-	...
Total	741	-3.5	-	...	-	...
Total fleet – Total de la flotte	2 461	-3.4	252	-2.7	234	-20.4
			III		IV	
			1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation
	No. – Nbre	%			No. – Nbre	%
Fixed wing aircraft – Aéronef à voilure fixe						
Jet – À réaction						
(greater than 158 757) – (plus de 158 757)	-	...	-	...	-	...
(68 040 – 158 757)	6	...	1	100.0		
(34 020 – 68 039)	2	-	-	...		
(less than 34 020) – (moins de 34 020)	29	-3.3	19	-9.5		
Total jet – Total à réaction	37	15.6	20	-20.0		
Turboprop – Turbopropulseurs						
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	17	-	7	-12.5		
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	173	8.1	81	2.5		
Total turboprop – Total turbopropulseurs	190	7.3	88	1.1		
Piston – À pistons						
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	25	19.0	36	100.0		
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	416	-7.1	422	0.7		
Total piston – Total à pistons	441	-6.0	458	4.8		
Total	668	-1.5	566	3.1		
Rotating wing aircraft – Aéronef à voilure tournante						
(greater than 3 403) – (plus de 3 403)	6	-	155	0.6		
(3 402 or less) – (3 402 ou moins)	15	36.4	565	-5.4		
Total	21	23.5	720	-4.1		
Total fleet – Total de la flotte	689	-0.9	1 286	-1.1		

Table 5.2

Aircraft Fleet, by Aircraft Type – Canadian Air Carriers, Level I, 1993

Tableau 5.2

Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1993

Aircraft weight group	Manufacturer	Model	Total	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
Groupe de poids d'aéronefs	Constructeur	Modèle					
kg				No. – Nbre			
Fixed wing aircraft – Aéronef à voilure fixe							
H (greater than 158 757) – (plus de 158 757)	Boeing	747	12	-	9	3	-
	Lockheed	L1011	5	-	5	-	-
	McDonnell-Douglas	DC10	7	-	-	7	-
G (68 040 – 158 757)	Airbus	EA32	45	-	34	11	-
	Boeing	767	33	-	22	11	-
	McDonnell-Douglas	DC8F	5	-	5	-	-
F (34 020 – 68 039)	Boeing	737	46	-	-	46	-
	British Aerospace	BAE146	5	5	-	-	-
	McDonnell Douglas	DC9	35	-	35	-	-
E (15 877 – 34 019)	Fokker	F28	9	-	-	-	9
D (8 166 – 15 876)	de Havilland	DHC8	37	17	-	-	20
	Short Brothers	Shorts 360	3	-	-	-	3
C (3 403 – 8 165)	British Aerospace	Jetstream 31	6	6	-	-	-
	de Havilland	DHC6	4	4	-	-	-
Total			252	32	110	78	32

Part II FARE BASIS

Section 6 FARE BASIS DATA

Domestic and International Air Fare Indexes

In 1993, the air fare index for all fares for domestic scheduled services operated by Level I carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) and two Level II carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) was a record 147.7, up 5.3% compared to the previous year. The economy fare index¹ rose 10.3% to a record 166.3, while the discount fare index increased by 1.8% to 133.4. Since 1983, the all-fare index and the economy fare index have increased every year except for 1992.

When compared to 1992, the all fare index rose faster in the northern sector where services are still regulated (9.5%), than in the southern sector (5.0%). This was largely due to the discount fare index, which rose by 6.3% in the northern sector, in contrast to the increase of 1.7% registered in the southern sector. In the northern zone, the economy fare index posted a rise of 9.8%, similar to the increase of 10.3% posted in the southern zone.

In international markets, the air fare index for all fares fell by 0.5% in 1993 compared to 1992. Over the same period, the international discount fare index decreased by 2.5%, while the international economy fare index showed an increase of 2.7%.

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

In 1993, 64.0% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers and two Level II air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represented a decrease of 3.5 percentage points from the record of 67.5% reported in 1992. When the distribution was expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 68.3%, down from the record of 71.9% in 1992.

As shown in Tables 6.2 and 6.3, the discount passengers in the southern and northern domestic sectors have both followed the same downward trend. In the southern sector, discount passengers amounted to 65.1% of the traffic in 1993, down from 68.4% in 1992. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services decreased by 3.5 percentage points (72.5% to 69.0%) during this period.

¹ Includes business fares.

Partie II BASE TARIFAIRE

Section 6 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

En 1993, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) et par deux transporteurs de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) a atteint un niveau record de 147,7, en hausse de 5,3% par rapport à l'année précédente. L'indice des tarifs de la classe économique¹ a augmenté de 10,3% pour s'établir à 166,3, soit un niveau record, alors que l'indice des tarifs réduits a progressé de 1,8% pour s'établir à 133,4. Depuis 1983, l'indice pour tous les tarifs aériens et l'indice des tarifs économiques ont connu des hausses à chaque année à l'exception de 1992.

Par rapport à 1992, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs a augmenté plus rapidement dans le secteur nord (9,5%), où les services sont encore réglementés, que dans le secteur sud (5,0%). Cette différence s'explique en grande partie par l'indice des tarifs réduits, lequel a augmenté de 6,3% dans le secteur nord, alors qu'il a augmenté de seulement 1,7% dans le secteur sud. Dans le secteur nord, l'indice des tarifs économiques a progressé de 9,8%, soit une hausse similaire à celle de 10,3% enregistrée dans le secteur sud.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs a diminué de 0,5% en 1993 par rapport à 1992. Au cours de la même période, l'indice des tarifs réduits pour les services internationaux a accusé un repli de 2,5% alors que l'indice des tarifs économiques pour les services internationaux a connu une hausse de 2,7%.

Utilisation de tarifs réduits

Secteur intérieur

En 1993, 64,0% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I et de deux transporteurs aériens de niveau II, se sont prévalus d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une diminution de 3,5 points de pourcentage par rapport au sommet de 67,5% observé en 1992. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a diminué pour passer d'un sommet de 71,9% en 1992 à 68,3% en 1993.

Comme l'indiquent les tableaux 6.2 et 6.3, les passagers voyageant à prix réduit dans les secteurs intérieurs du sud et du nord ont suivi la même baisse tendancielle. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 65,1% du trafic en 1993, soit une baisse par rapport à 68,4% en 1992. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a diminué de 3,5 points de pourcentage (72,5% à 69,0%) au cours de cette période.

¹ Comprend la classe affaires.

Table 6.1

**Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group
- Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled
Services, 1990-1993**

Sector	Year	Fare type group - Groupe tarifaire		
Secteur	Année	All fares	Economy fare	Discounted fare
		Tous les tarifs	Tarif économique	Tarif réduit
(1986 = 100.0)				
Domestic - Intérieur	1990	133.2	139.8	125.1
	1991	144.5	153.3	133.8
	1992	140.3	150.8	131.0
	1993	147.7	166.3	133.4
Southern services - Services secteur sud	1990	133.4	140.0	125.2
	1991	144.6	153.4	134.0
	1992	140.7	151.0	131.1
	1993	147.8	166.6	133.3
Northern services - Services secteur nord	1990	126.8	133.1	118.5
	1991	140.3	150.4	126.1
	1992	133.3	148.6	128.8
	1993	145.9	163.2	136.9
International	1990	108.0	121.5	104.9
	1991	116.4	136.9	111.0
	1992	112.9	137.1	108.2
	1993	112.3	140.8	105.5

¹ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

Figure 6.1

**Air Fare Indexes for Northern and Southern
Sectors, by Fare Type Group (Not Seasonally
Adjusted), 1990-1993**

Figure 6.1

**Indices des tarifs aériens pour les secteurs nord et
sud, selon le groupe tarifaire (non désaisonnalisés),
1990-1993**

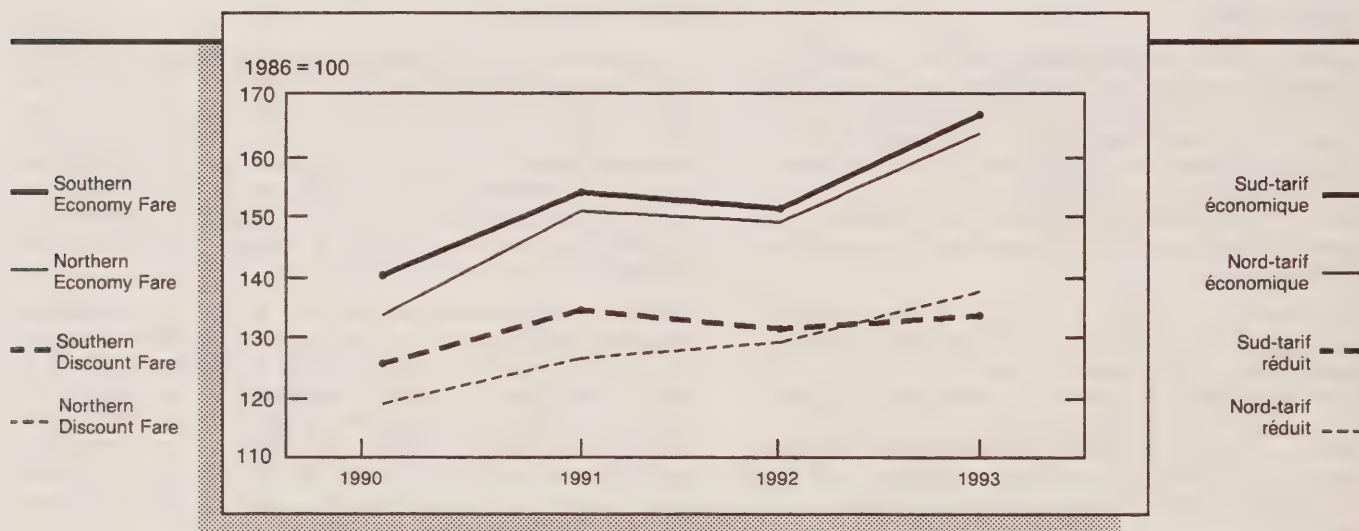


Table 6.2

Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I¹ – Scheduled Services, 1993

Tableau 6.2

Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ – Services réguliers, 1993

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993
%										
Domestic – Intérieur	0.1	0.2	5.4	5.1	22.4	26.6	67.5	64.0	4.6	4.1
Southern services – Services secteur sud	0.1	0.2	5.7	5.4	21.0	25.0	68.4	65.1	4.8	4.3
Short-Haul – Court-courrier	--	0.1	3.6	3.5	28.7	31.3	63.7	61.8	4.0	3.2
Long-Haul – Long-courrier	0.1*	0.3	7.7	7.4	13.8	18.1	72.9	68.8	5.5	5.4
Northern services – Services secteur nord	**	**	0.4	0.6	48.0	53.9	50.6	44.7	1.0	0.8
International	0.3	0.4	5.5	5.1	8.5	10.8	77.3	76.3	8.4	7.4

Table 6.3

Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I¹ – Scheduled Services, 1993

Tableau 6.3

Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ – Services réguliers, 1993

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993
%										
Domestic – Intérieur	0.1*	0.3	7.6	7.4	15.0	19.1	71.9	68.3	5.3	5.0
Southern services – Services secteur sud	0.1*	0.3	7.9	7.6	14.0	18.0	72.5	69.0	5.5	5.2
Short-Haul – Court-courrier	--	0.1	3.9	3.9	26.3	29.4	65.7	63.3	4.0	3.2
Long-Haul – Long-courrier	0.1*	0.3	8.7	8.4	11.5	15.5	73.9	70.2	5.8	5.6
Northern services – Services secteur nord	**	**	0.5	0.7	44.0	47.8	54.6	50.8	0.9	0.7
International	0.4	0.4	6.4	5.4	5.8	6.1	79.4	81.4	8.0	6.6

¹ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 6.4

Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I¹ – Scheduled Services, 1993

Tableau 6.4

Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ – Services réguliers, 1993

Province and territory of enplanement Province et territoire d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993
	%									
Newfoundland – Terre-Neuve	**	0.1*	4.9	4.6	26.0	26.1	66.2	65.3	2.9	3.9
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nova Scotia – Nouvelle- Écosse	--*	0.2*	6.7	6.0	19.9	20.1	68.5	68.5	4.9	5.2
New Brunswick – Nouveau- Brunswick	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Quebec – Québec	0.1*	0.2*	6.6	4.8	20.0	25.1	67.7	66.0	5.6	3.9
Ontario	0.1	0.2	7.3	6.7	17.2	20.5	69.8	68.0	5.7	4.6
Manitoba	--*	0.3	5.4	5.2	23.3	29.0	66.3	61.2	5.0	4.4
Saskatchewan	**	0.2*	3.8	3.5	25.5	30.8	67.2	61.8	3.5	3.7
Alberta	--*	0.1	4.2	4.4	27.1	32.8	65.3	59.4	3.4	3.3
British Columbia ² – Colombie- Britannique ²	0.1*	0.1	3.7	3.7	26.1	31.2	66.2	61.2	3.9	3.7
Yukon & Northwest Territo- ries – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.1	0.2	5.4	5.1	22.4	26.6	67.5	64.0	4.6	4.1

¹ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

² Includes Yukon and Northwest Territories. – Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

In contrast, for northern services, 44.7% of passenger traffic (representing 50.8% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. In 1992, the corresponding figures were 50.6% for passengers and 54.6% for passenger-kilometres.

It should be noted that approximately 95% of all domestic passengers and 96% of passengers who used discount fares were travelling in the deregulated southern sector. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached approximately 96% and 97%, respectively.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater use of discount fares on long-haul services (distances of 800 kilometres or more). In the domestic sector, the highest rate of discount fare use in 1993 was reported on long-haul services in the southern (deregulated) sector, where 68.8% of passengers

Par comparaison, dans le secteur nord, 44,7% du trafic de passagers (représentant 50,8% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 50,6% et 54,6% respectivement en 1992.

Il convient de noter qu'environ 95% de tous les passagers des vols intérieurs et 96% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur déréglementé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint environ 96% et 97% respectivement.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Dans le secteur intérieur, le taux le plus élevé pour l'utilisation des tarifs réduits en 1993 a été enregistré pour les services long-courriers dans le secteur

Table 6.5

Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I¹ – Scheduled Services, 1993

Tableau 6.5

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ – Services réguliers, 1993

City of enplanement Ville d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire													
	Passengers		Change Variation	First class		Business class		Economy		Discounted		Other		
	Passagers			Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre		
	1992	1993		1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	
	No. – Nbre ('000)		%					%						
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)														
Calgary	1 018	946	-7.1	**	0.1*	2.4	2.7	28.4	35.1	66.3	59.0	2.8	3.1	
Edmonton ²	393	359	-8.4	**	**	0.7	1.0	50.6	55.7	47.4	41.5	1.3	1.8	
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Montréal ³	754	921	22.1	0.1*	0.2*	6.5	5.0	19.4	20.0	68.9	71.1	5.2	3.7	
Ottawa	518	533	3.0	0.1*	0.2	6.5	6.3	26.6	26.6	61.0	63.2	5.8*	3.8	
Regina	144	123	-14.6	**	0.2*	1.7*	2.7	35.7	43.6	59.9	50.3	2.7	3.3*	
Saskatoon	140	128	-8.3	**	**	0.9*	1.2	35.2	40.1	61.8	56.8	2.2	1.8	
Toronto	1 299	1 484	14.3	0.1*	0.2	6.1	5.7	21.5	21.1	66.8	69.1	5.5	3.9	
Vancouver	1 156r	1 092	-5.5	--*	0.1*	2.1r	2.4	30.4r	36.7	63.8r	57.8	3.6	3.0	
Winnipeg	110	121	9.3	**	**	1.4	2.1	49.8	48.7	46.7	46.5	2.1	2.7	
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)														
Calgary	553	541	-2.2	0.1*	0.2	9.6	9.3	11.8	16.5	73.1	69.4	5.4	4.5	
Edmonton ²	579	519	-10.4	**	0.2*	5.6	5.5	17.3	23.5	72.7	66.8	4.4	4.0	
Halifax	534	467	-12.7	--*	0.2*	6.7	6.0	19.9	20.1	68.5	68.5	4.9	5.2	
Montréal ³	316	251	-20.7	**	0.3*	7.6	8.0	17.3	20.1	68.7	65.1	6.5	6.5	
Ottawa	280	251	-10.4	**	0.3*	9.6	9.5	17.7	25.8	67.5	59.3	5.2	5.1	
Regina	106	94	-11.2	**	0.3*	7.5	5.4	11.4	15.0	76.5	73.8	4.6	5.5	
Saskatoon	109	92	-15.6	**	0.5*	6.8	5.9	11.9	15.9	76.0	72.5	5.3	5.2	
Toronto	2 195	2 064	-6.0	0.1	0.3	8.2	7.9	12.0	15.6	73.9	70.6	5.8	5.6	
Vancouver	1 229	1 136	-7.5	0.2*	0.3	7.9	7.7	12.3	16.3	74.0	69.9	5.5	5.7	
Winnipeg	591	556	-5.9	--*	0.3	6.5	6.1	15.9	22.5	71.8	66.1	5.8	5.0	

¹ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

² Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

³ Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

travelled on discount fares, accounting for 70.2% of passenger-kilometres; this compared with 61.8% and 63.3 % respectively, for short-haul services (distances less than 800 kilometres).

The decrease in the proportion of discount fares in the domestic sector in 1993 compared to 1992 comes at the same time as an increase in average air fares, as noted above in the section **Domestic and International Air Fare Indexes**. This indicates that the principal air carriers were emerging from the effects of the recession in 1993.

sud (la zone libéralisée), où 68, 8% des passagers ont profité de tarifs réduits, constituant 70,2% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers (distance de moins de 800 kilomètres), ces pourcentages s'établissaient respectivement à 61,8% et 63,3%.

En 1993, la proportion des passagers des vols intérieurs qui ont profité d'un tarif réduit a diminué par rapport à 1992, alors que le tarif moyen intérieur a augmenté au cours de la même période (voir la section **Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international**). Ceci montre que les effets de la récession sur les principaux transporteurs aériens ont commencé à s'atténuer.

Table 6.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I¹ – Scheduled Services, 1993

Tableau 6.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ – Services réguliers, 1993

City of enplanement Ville d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)										
Calgary	241.5*	...	241.3	13.1	168.4	16.4	112.5	13.4	84.0	8.3
Edmonton ²	**	...	152.4	23.7	145.1	14.2	85.2	1.5	69.3	13.1
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal ³	164.7*	-27.5	220.4	4.0	179.5	2.3	119.2	-4.4	82.5	3.3
Ottawa	185.8*	-11.6	196.1	7.9	167.6	9.6	105.8	0.6	86.4	-0.1
Regina	224.7*	...	239.2	27.8	201.7	14.1	105.8	-0.4	101.5*	30.2
Saskatoon	**	...	230.0	56.2	200.8	15.4	107.2	9.5	98.9	49.3
Toronto	197.7	-9.6	214.3	4.1	176.6	5.0	114.6	-3.3	86.8	--
Vancouver	205.3*	12.0	231.8	11.0	168.8	12.8	99.8	7.8	84.2	24.3
Winnipeg	**	...	249.4	27.2	234.3	9.1	120.4	1.9	130.6	27.9
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)										
Calgary	548.5	-21.0	623.7	8.9	477.3	16.2	212.2	4.1	247.1	17.8
Edmonton ²	447.1*	...	505.5	7.6	359.0	9.6	167.8	-0.5	196.6	11.1
Halifax	338.9*	-2.8	362.1	16.1	291.5	16.7	137.8	2.5	158.6	11.7
Montréal ³	575.8*	...	672.0	18.6	461.1	25.3	226.7	8.2	228.2	13.0
Ottawa	471.7*	...	585.9	9.4	447.0	19.0	204.6	-1.3	244.9	5.1
Regina	438.1*	...	482.0	9.4	422.4	12.3	178.0	3.6	174.2	4.8
Saskatoon	438.5*	...	458.0	1.9	387.8	6.3	167.4	-2.0	150.7	0.9
Toronto	548.7	-24.6	596.5	10.4	418.0	15.1	189.5	1.4	206.5	12.9
Vancouver	670.7	1.1	704.0	11.9	447.3	16.9	212.1	3.6	245.0	18.8
Winnipeg	383.3	-1.4	426.3	10.2	361.6	9.3	155.4	-0.6	183.8	18.9

¹ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

² Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

³ Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

The survey also indicates that the first class passenger is rapidly becoming an endangered species on domestic scheduled services. In 1993, the proportion of first class passengers reached the low level of 0.2%. This was only 0.1 percentage points higher than the previous year.

L'enquête montre également que les passagers voyageant en première classe constituent une espèce en voie de disparition dans les services réguliers intérieurs. En 1993, la proportion des passagers de la première classe a atteint le faible niveau de 0,2%. Ceci représente une hausse de seulement 0,1 point de pourcentage par rapport à l'année dernière.

Table 6.7

Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by Hub Category and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I¹ – Scheduled Services, 1993

Tableau 6.7

Recettes par passager-kilomètre, secteur intérieur, selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ – Services réguliers, 1993

Hub category Catégorie de villes-pivots	Fare type group – Groupe tarifaire											
	All fares Tous les tarifs		First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	Change 1993	1993/1992 Variation	Change 1993	1993/1992 Variation	Change 1993	1993/1992 Variation	Change 1993	1993/1992 Variation	Change 1993	1993/1992 Variation	Change 1993	1993/1992 Variation
	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%
Large-Large/Grand-grand	11.5	12.4	22.5	-3.2	23.7	10.6	21.1	20.1	8.4	4.6	8.7	14.9
Large-Medium/Grand-moyen	16.2	8.7	25.2	-15.9	28.0	9.7	27.9	6.4	12.2	2.9	11.6	11.2
Large-Small/Grand-petit	17.0	11.7	24.0	2.0	26.4	10.6	30.1	11.5	12.1	0.9	10.2	4.6
Medium-Medium/Moyen-moyen	16.6	12.6	24.7	-1.9	27.9	7.3	25.7	4.7	11.1	0.1	14.3	18.3
Medium-Small/Moyen-petit	23.5	...	28.9	26.4	33.9	29.2	34.4	21.9	16.4	20.6	15.8	44.9
Small-Small/Petit-petit	29.9	-1.1	-	...	47.9	-1.7	42.3	-0.5	18.5	-12.1	18.8	20.2

¹ As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

Note: For a description of the hub category, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour une description de la catégorie de villes-pivots, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

International Sector

In 1993, the international sector consistently exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. More than three out of every four international scheduled passengers (76.3%) flew on discount fares. However, this represented a decrease of 1.0 percentage point from the record level of 1992. In terms of international passenger-kilometres, a record 81.4% were discount, up from 79.4% in 1992.

The international sector is remarkable for the very low proportion of economy class passengers carried. In 1993, 10.8% of passengers (representing 6.1% of international passenger-kilometres) flew on an economy class ticket.

Provincial Synopsis

In 1993, the largest proportion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. The percentages varied from one province to another, ranging from 59.4% for Alberta to 68.5% for Nova Scotia (see Table 6.4). All provinces were near to the national average of 64.0%.

Secteur international

En 1993, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. Plus de trois passagers sur quatre (76,3%) des vols internationaux réguliers ont voyagé à tarifs réduits. Toutefois, cela représente une baisse de 1,0 point de pourcentage par rapport au niveau record de 1992. En termes de passagers-kilomètres internationaux, le pourcentage pour les tarifs réduits a atteint un sommet de 81,4%, soit une hausse par rapport au pourcentage de 79,4% enregistré en 1992.

Il vaut la peine de souligner la très faible proportion de passagers de la classe économique dans le secteur international. En 1993, 10,8% des passagers (représentant 6,1% des passagers-kilomètres) ont voyagé en utilisant des tarifs de la classe économique.

Sommaire provincial

En 1993, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. À cet égard, les pourcentages ont varié d'une province à l'autre, oscillant entre 59,4% en Alberta et 68,5% en Nouvelle-Écosse (voir tableau 6.4). Toutes les provinces se situaient près de la moyenne canadienne de 64,0%.

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Nova Scotia did not mean that residents in this province were more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted at Halifax, for example, may in fact have been Montréal or Toronto. In this case, both Quebec and Ontario would also have recorded an enplaned passenger using a discount fare.

Between 1992 and 1993, the decrease in the utilization of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, with seven provinces posting decreases². In Nova Scotia, the proportion remained unchanged. The largest decreases were 5.9 percentage points in Alberta and 5.4 percentage points in Saskatchewan.

Trends for Selected Cities

As shown in Table 6.5, the proportion of passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres) who benefitted from discount fares in 1993 decreased in six of the ten selected Canadian cities³. The losses ranged from 0.2 percentage points in Winnipeg to 9.6 percentage points in Regina. The largest increase during this period was 2.3 percentage points in Toronto.

For long-haul trips (800 kilometres or more), nine of the ten cities of enplanement posted decreases, the exception being Halifax which showed no change. The decreases ranged from 2.7 percentage points in Regina to 8.2 percentage points in Ottawa. In three of the ten cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 70%; Regina (73.8%) ranked first, followed by Saskatoon (72.5%) and Toronto (70.6%).

For domestic long-haul business class services, the leading cities were Calgary and Ottawa (9.3% and 9.5%, respectively), followed by Montréal (8.0%). Nine of the ten cities showed decreases in the proportion of business class travellers.

Average Fares

In 1993, the average air fare (all types) paid by passengers on all domestic city-pairs was a record \$191, up by 7.6% from the \$178 average fare of 1992, and 0.6% above the previous record of \$190 in 1990. The average fare for all international city-pairs amounted to \$351, an increase of 3.2% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the average domestic air fare ranged between a high of \$213 in Winnipeg, to a low of \$173 in Montréal. The average domestic air fare of \$191

² Due to the confidentiality of data, the results for Prince Edward Island and New Brunswick cannot be disclosed.

³ Due to the confidentiality of data, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed.

Il y a eu un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui voyagent à tarifs réduits en Nouvelle-Écosse, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province aient été plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Halifax, par exemple, peut être en réalité Montréal ou Toronto. Dans ce cas, les provinces de Québec ou de l'Ontario auraient également enregistré un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

Entre 1992 et 1993, la diminution de l'utilisation des tarifs réduits dans le secteur intérieur fut répandue parmi les provinces, sept² de celles-ci ayant enregistré des baisses. En Nouvelle-Écosse, la proportion est demeurée inchangée. Les baisses les plus fortes s'observent en Alberta (5,9 points de pourcentage) et en Saskatchewan (5,4 points de pourcentage).

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 6.5, la proportion de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits en 1993 a diminué dans six des dix villes canadiennes choisies³. Les baisses variaient entre 0,2 point de pourcentage à Winnipeg et 9,6 points de pourcentage à Regina. La hausse la plus forte au cours de cette période a été observée à Toronto (2,3 points de pourcentage).

En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), neuf des dix villes d'embarquement ont enregistré des pertes, l'exception étant Halifax. Dans cette ville, aucune variation ne fut observée. Les baisses ont oscillé entre 2,7 points de pourcentage à Regina et 8,2 points de pourcentage à Ottawa. La proportion de passagers voyageant à tarifs réduits a dépassé 70,0% dans trois des dix villes: Regina (73,8%) s'est classée au premier rang, suivie de Saskatoon (72,5%) et Toronto (70,6%).

En termes de tarifs de la classe affaires, sur les vols intérieurs long-courriers, les premières places revenaient à Calgary et Ottawa (9,3% et 9,5% respectivement), suivie de Montréal (8,0%). Neuf des dix villes ont enregistré des baisses dans l'utilisation des tarifs de la classe affaires.

Tarifs moyens

En 1993, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures a atteint un niveau record de 191\$, ce qui représente une hausse de 7,6% par rapport au tarif moyen de 178\$ observé en 1992, et une hausse de 0,6% par rapport au tarif moyen record précédent de 190\$ observé en 1990. Le tarif moyen pour toutes les paires de villes internationales s'établissait à 351\$, soit une hausse de 3,2% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes choisies, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre 213\$ à Winnipeg et 173\$ à Montréal. Ce tarif a également dépassé le niveau national de

² À cause de la confidentialité des données, les résultats pour l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick ne peuvent être divulgués.

³ À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.

was also exceeded in Calgary (\$194), Toronto (\$206), and Vancouver (\$211). The average domestic fare increased in nine of the ten cities³, with increases ranging from 3.9% in Toronto to 15.9% in Calgary. Montréal (-1.4%) posted the only decrease in 1993.

In 1993, the business class fares for short-haul services increased in nine of the ten selected cities³, while for the long-haul services, business class fares increased in all ten cities (see Table 6.6). Economy class fares increased in all cities on both short-haul³ and long-haul routes. This table also shows that the average discount fares rose in six cities³ for short-haul trips. They decreased in Montréal, Toronto and Regina by 4.4%, 3.3% and 0.4%, respectively. For long-haul trips, average discount fares rose in six of the ten selected Canadian cities. Montréal (8.2%) and Calgary (4.1%) posted the largest increases for long-haul trips during 1993.

Among the ten cities, the highest domestic business class fares for long-haul trips were paid by the passengers who enplaned in Vancouver, \$704 on average. This is largely explained by the geographical location of that city. Winnipeg recorded the highest short-haul business class fares (\$249). For economy fares, Winnipeg registered a high of \$234 for short-haul trips, while Calgary registered a high of \$477 for long-haul trips.

Yields from a Hub Perspective

In 1993, the average yield (revenue per passenger-kilometre) earned by Canadian Level I air carriers and two Level II air carriers for all domestic scheduled fares rose in the four largest hub categories compared to 1992 (see Table 6.7). The largest increase was 12.6% in the hub category "medium-medium". The highest average yield was returned by the hub category "small-small", of 29.9 cents per passenger-kilometre.

The highest average yield for a specific fare category was 47.9 cents per passenger-kilometre for business class fares in the hub category "small-small", which decreased by 1.7% relative to last year. The lowest average yield was 8.4 cents for the discount fares in the hub category "large-large", which increased by 4.6% from last year.

Discount, economy and business class yields increased in all hub categories but "small-small". In contrast, yields for the fare class "other" increased in every hub category.

In general, the lowest yields in each fare class are found in the hub category "large-large". The highest average yields are invariably found in the category "small-small".

³ Due to the confidentiality of data, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed.

191\$ à Calgary (194\$), Toronto (206\$) et Vancouver (211\$). Il a augmenté dans neuf des dix villes³, les gains oscillant entre 3,9% à Toronto et 15,9% à Calgary. Montréal (-1,4%) a enregistré la seule baisse en 1993.

En 1993, les tarifs de la classe affaires pour les voyages court-courriers ont augmenté dans neuf des dix villes choisies³, alors que pour les services long-courriers, ces tarifs ont augmenté dans toutes les villes (voir tableau 6.6). Les tarifs de la classe économique ont augmenté dans toutes les villes pour les voyages court-courriers³ et long-courriers. Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens se sont accrus dans six des dix villes³ pour les services court-courriers. Ils ont diminué à Montréal (4,4%), Toronto (3,3%) et Regina (0,4%). Pour les services long-courriers, les tarifs réduits moyens se sont accrus dans six des dix villes canadiennes choisies. Montréal (8,2%) et Calgary (4,1%) ont enregistré les hausses les plus fortes pour les services long-courriers en 1993.

Parmi les dix villes, c'est à Vancouver que le tarif des vols intérieurs d'affaires réguliers (long-courriers) est, en moyenne, le plus élevé (704\$); la situation est en grande partie attribuable à l'emplacement géographique de la ville. Winnipeg a enregistré le tarif de la classe affaires (court-courriers) le plus élevé (249\$). En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de 234\$ pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de 477\$ pour les voyages long-courriers.

Les revenus moyens vue sous l'angle des villes-pivots

Comme l'indique le tableau 6.7, le revenu moyen (recettes par passager-kilomètre) obtenu par les transporteurs aériens canadiens de niveau I et deux transporteurs aériens de niveau II, pour le groupe tarifaire «tous les tarifs», dans le marché intérieur régulier, a augmenté dans les quatre plus grandes catégories de villes-pivots en 1993 par rapport à 1992. La hausse la plus forte était de 12,6% dans la catégorie de villes-pivots «moyen-moyen». La catégorie «petit-petit» a fourni le revenu moyen le plus élevé, soit 29,9 cents par passager-kilomètre.

Le revenu moyen le plus élevé pour un groupe tarifaire spécifique était de 47,9 cents par passager-kilomètre pour les tarifs de la classe affaires dans la catégorie de villes-pivots «petit-petit», lequel a diminué de 1,7% par rapport à 1992. Le revenu moyen le moins élevé était de 8,4 cents pour les tarifs réduits, dans la catégorie de villes-pivots «grand-grand»; ceci représente une augmentation de 4,6% par rapport à l'année dernière.

Les revenus moyens pour les tarifs réduits, de la classe économique et de la classe affaires ont augmenté dans cinq des catégories de villes-pivots: la seule exception dénotée est pour la catégorie «petit-petit». Les revenus moyens pour le groupe tarifaire «autre», par contraste, ont enregistré des gains dans toutes les catégories de villes-pivots.

Généralement, on observe le revenu moyen le plus faible pour chaque groupe tarifaire dans la catégorie de villes-pivots «grand-grand». Le revenu moyen le plus élevé est invariablement observé dans la catégorie «petit-petit».

³ À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.

Part III
CIVIL AVIATION

Section 7
AIRCRAFT MOVEMENTS

Table 7.1

**Itinerant Aircraft Movements at Transport Canada
Towered Airports, by Type of Movement, 1993**

Partie III
AVIATION CIVILE

Section 7
MOUVEMENTS D'AÉRONEFS

Tableau 7.1

**Mouvements itinérants d'aéronefs aux aéroports dotés
d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon le
genre de mouvement, 1993**

Type of movement Genre de mouvement	1992	1993	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
By sector - Par secteur			
Domestic - Intérieur	3 001 577	2 888 483	-3.8
Transborder - Transfrontalier	353 823	346 053	-2.2
International - International	60 528	60 243	-0.5
By type of operation - Par genre d'exploitation			
Total commercial ¹ - Total commerciaux ¹	2 614 553	2 524 688	-3.4
Private - Privés	627 742	607 347	-3.3
Government - Officiels	173 633	162 744	-6.3
By flight rules - Par règle de vol			
Instrument flights - Vols aux instruments	1 904 140	1 829 801	-3.9
Visual flights - Vols à vue	1 511 788	1 464 978	-3.1
By type of power plant - Par groupe motopropulseur			
Jet - À réaction	876 689	849 228	-3.1
Turboprop - Turbopropulseurs	1 005 675	969 993	-3.6
Piston - À pistons	1 338 875	1 269 799	-5.2
Helicopter - Hélicoptères	182 323	194 043	6.4
Other - Autres	12 366	11 716	-5.3
By wake turbulence weight group - Par groupe de poids pour la turbulence de sillage			
0 - 5 670 kg	1 800 915	1 737 074	-3.5
5 671 - 136 077 kg	1 500 074	1 445 042	-3.7
136 078 kg or more - 136 078 kg ou plus	114 939	112 663	-2.0
Total itinerant movements - Total mouvements itinérants	3 415 928	3 294 779	-3.6

¹ Includes foreign carriers. - Comprend les transporteurs étrangers.

Table 7.2

**Total Aircraft Movements at Transport Canada
Towered Airports, by Class of Operation, 1993**

Tableau 7.2

**Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés
d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon la
classe de vol, 1993**

Rank 1993	Rank 1992	Airport	Total		Itinerant		Local	
Rang 1993	Rang 1992	Aéroport			Itinérants		Locaux	
			1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation
			'000	%	'000	%	'000	%
1	1	Toronto/LB Pearson Intl. ON	305 352	-6.8	305 352	-6.8	-	...
2	2	Vancouver Intl. BC	289 093	-0.3	289 090	-0.3	3	...
3	4	Calgary Intl. AB	202 247	-1.5	197 919	-1.4	4 328	-4.7
4	5	Montréal/Dorval Intl QC	188 773	-4.4	188 771	-4.4	2	-50.0
5	7	Montréal/St-Hubert QC	180 510	-0.6	75 897	8.8	104 613	-6.5
6	6	Victoria Intl. BC	165 643	-11.1	109 707	-3.4	55 936	-23.1
7	3	Boundary Bay BC	164 427	-21.0	63 993	-19.8	100 434	-21.7
8	9	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl. ON	146 616	-6.9	114 901	-6.5	31 715	-8.4
9	10	Toronto/Buttonville ON	144 391	2.0	67 964	4.9	76 427	-0.4
10	11	Winnipeg Intl MB	139 012	-0.6	102 518	-1.9	36 494	3.2
11	8	Abbotsford BC	135 683	-20.1	52 704	-17.1	82 979	-21.9
12	12	Québec/Jean Lesage Intl QC	131 422	4.5	102 423	3.0	28 999	10.5
13	14	Edmonton Mun. AB	116 063	-2.1	114 468	-1.4	1 595	-36.2
14	16	Halifax Intl. NS	111 002	-1.0	90 801	-0.1	20 201	-4.8
15	21	Chicoutimi/St-Honoré QC	110 867	14.5	54 232	18.1	56 635	11.2
16	18	Hamilton ON	110 677	8.3	46 404	7.4	64 273	9.0
17	13	Calgary/Springbank AB	107 886	-11.7	33 215	-6.6	74 671	-13.8
18	19	Toronto Island ON	100 055	-1.3	58 796	5.4	41 259	-9.5
19	17	London ON	95 746	-7.7	56 600	-1.8	39 146	-15.2
20	15	Thunder Bay ON	94 562	-19.3	49 798	-8.1	44 764	-28.9
21	29	Villeneuve AB	86 540	11.7	17 253	6.4	69 287	13.2
22	20	Pitt Meadows BC	82 441	-15.1	38 499	-9.4	43 942	-19.6
23	23	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	82 007	-14.7	53 416	-9.0	28 591	-23.6
24	25	Winnipeg/St. Andrews MB	81 026	-4.6	23 256	-6.5	57 770	-3.8
25	27	Oshawa ON	75 571	-8.4	32 348	-13.3	43 223	-4.3
26	24	Kitchener-Waterloo-Guelph ON	73 029	-14.3	42 273	-9.8	30 756	-19.9
27	30	Regina SK	72 196	-4.8	49 606	-8.1	22 590	3.3
28	39	Yellowknife NT	71 914	27.6	36 395	23.4	35 519	32.1
29	26	North Bay ON	70 843	-14.4	26 119	-17.2	44 724	-12.7
30	22	Sudbury ON	70 597	-26.8	41 705	-18.5	28 892	-36.2
31	32	Langley BC	63 783	-8.3	26 142	-13.2	37 641	-4.6
32	31	Windsor ON	63 426	-10.6	30 242	-6.4	33 184	-14.2
33	33	Moncton NB	62 745	-9.6	42 568	4.3	20 177	-29.5
34	36	St. John's NF	59 307	-6.9	40 730	-2.2	18 577	-15.7
35	28	Sault Ste. Marie ON	58 965	-26.3	30 323	-18.6	28 642	-33.0
36	34	Edmonton Intl. AB	56 248	-15.0	50 293	-8.6	5 955	-46.4
37	37	Vancouver Harbour BC	55 886	-4.3	52 775	2.4	3 111	-54.5
38	40	Prince George BC	54 380	5.7	33 488	2.2	20 892	11.9
39	35	Kelowna BC	54 370	-15.6	37 750	-9.2	16 620	-27.2
40	38	Montréal/Mirabel Intl.QC	50 517	-10.9	42 986	-7.4	7 531	-26.9
41	45	Fredericton NB	49 819	15.6	31 405	3.3	18 414	45.1
42	42	Whitehorse YT	45 714	-0.2	21 399	-6.1	24 315	5.7
43	46	Kamloops BC	42 719	1.4	27 475	-5.8	15 244	17.6
44	47	Gander Intl. NF	41 387	-1.6	28 751	-8.2	12 636	17.8
45	41	St-Jean QC	41 109	-19.6	19 258	-11.1	21 851	-25.9
46	51	Lethbridge AB	40 255	17.4	17 450	-8.8	22 805	50.3
47	48	Penticton BC	39 637	4.3	20 371	0.0	19 266	9.3
48	44	Fort McMurray AB	37 985	-12.2	24 432	3.0	13 553	-30.7
49	49	Thompson MB	37 125	7.2	29 270	5.0	7 855	16.6
50	43	Sept-Îles QC	36 154	-17.9	29 349	-9.9	6 805	-40.6
51	50	Saint John NB	35 717	4.0	26 260	3.7	9 457	4.9
52	53	Charlottetown PE	31 152	18.5	24 234	13.3	6 918	41.0
53	52	Grande Prairie AB	27 699	-9.7	21 180	-6.3	6 519	-19.3
54	54	Fort St. John BC	26 745	6.4	21 474	9.7	5 271	-5.2
55	55	Val D'or QC	17 802	-12.9	15 201	-13.0	2 601	-12.8
56	56	Baie Comeau QC	15 820	-20.4	13 550	-11.3	2 270	-50.5
		Total	4 952 657	-5.9	3 294 779	-3.5	1 657 878	-10.4

Section 8

AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES

Table 8.1

Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by Type of Aircraft, 1993

Type of aircraft Genre d'aéronefs	1992	1993	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
Airplanes - Avions	25 402	21 452	-15.5
Helicopters - Hélicoptères	1 502	1 533	2.1
Gliders - Planeurs	602	597	-0.8
Balloons - Aérostats	402	422	5.0
Gyroplanes - Autogires	155	162	4.5
Airships - Dirigeables	3	2	-33.3
Total	28 066	27 912	-0.5

Aircraft registered as of December 31 of each year. Includes all aircraft listed in the Canadian Civil Aircraft Register, whether or not they have a valid certificate of airworthiness. - Aéronefs immatriculés au 31 décembre de chaque année. Comprend tous les aéronefs inscrits dans le Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, peu importe qu'ils soient dotés ou non d'un certificat de navigabilité valide.

Source: Transport Canada - Canadian Civil Aircraft Register, Annual Report TP220. - Transports Canada - Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, Rapport annuel TP220.

Table 8.2
Pilot Licences in Force in Canada, 1993

Tableau 8.2
Licences de pilote en vigueur au Canada, 1993

	1992	1993	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
Pilots: helicopter and airplane - Pilotes: hélicoptère et avion			
Private - Privé	31 491	30 649	-2.7
Commercial - Professionnel	9 991	10 129	1.4
Airline transport - De ligne	9 128	9 178	0.5
Sub-total - Sous-total	50 610	49 956	-1.3
Glider - Planeur	5 654	5 750	1.7
Gyroplane - Autogire	16	19	18.8
Free balloon - Ballon libre	288	299	3.8
Ultralight - Ultraléger			
Private - Privé	1 630	1 732	6.3
Commercial - Professionnel	707	739	4.5
Total	58 905	58 495	-0.7

Figures are as of December 31 of each year. Chiffres valables au 31 décembre de chaque année.

Source: Transport Canada: Summary of Personnel Licences. - Transports Canada: Sommaire des licences du personnel.

Notes to Users

Methodology and Data Limitations

General

Operating and financial data, since 1988, have been collected under the authority of the Statistics Act. For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels according to financial and operating parameters. These levels are defined in the Glossary according to the concepts introduced in 1988.

Civil Aviation Financial and Operational Surveys

Coverage/Survey Universe

To offer commercial air service in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada. The universe for the Civil Aviation Surveys was created from all such Canadian licensed carriers. The target population classifies all air carriers into Levels I-VI. These carriers are licensed to perform commercial scheduled and/or charter transportation of passengers and/or goods. Classification of the level of these carriers are reviewed annually with new carriers beginning at the lower reporting levels. A carrier may be moved to a level with larger carriers, after two successive years of performance within the new level's parameters but is moved to a level with smaller carriers the year following their performance within that level's parameters.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all commercial operations performed by these carriers anywhere in the world during the time frame specified.

Survey Methodology

A mail out/mail back technique is used to collect the data. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which the carrier is classified. The smaller the carrier, the less detail and frequency of data filing. Each licensed operator must complete the following forms:

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

Les données d'exploitation et financières, depuis 1988, sont recueillies conformément à la loi sur les statistiques. Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis en six niveaux de déclaration selon des paramètres financiers et d'exploitation. La définition de ces niveaux, selon les concepts introduits en 1988, figure dans le glossaire.

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada. L'univers des enquêtes sur l'aviation civile a été produit à partir de tous les transporteurs canadiens qui détiennent une licence. La population est composée de tous les transporteurs aériens selon les niveaux de déclarations I-VI. Ces transporteurs détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier ou le transport affrété de passagers et de marchandises. La classification de ces niveaux est révisée annuellement et les nouveaux transporteurs commencent au niveau le plus bas de déclaration. Un transporteur peut être assigné à un niveau de déclaration supérieur lorsque son rendement satisfait les paramètres d'un nouveau niveau pour deux années consécutives. De même, un transporteur peut être assigné à un niveau inférieur l'année qui suit celle où son rendement ne correspond pas aux paramètres de ce niveau.

A moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde pendant la période indiquée.

Méthodes d'enquête

La cueillette des données se fait à l'aide d'un recensement par la poste. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée. Chaque transporteur qui détient une licence doit remplir les formulaires suivants:

Survey Methodology Forms

Formulaires des méthodes d'enquête

Level/ Niveau	Scheduled/ Services réguliers	Charter/ Services d'affrètement	Balance Sheet/ Bilan	Income Statement/ État Revenu et dépenses	Fleet Report/ Rapport du parc aérien
	Statement/ État 10	Statement/ État 12	Statement/ État 20	Statement/ État 21	Statement/ État 30
I	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
II	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
III	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
IV	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Quarterly Trimestriel
V	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel			Annually/ Annuel
VI		Annually/ Annuel			Annually/ Annuel

Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre. Non-respondents are followed up with a letter and/or a telephone call.

Once the information is coded according to area of operation and type of aircraft used, it is captured into the data processing system. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyed. The sources of conversion factors applied are:

- (1) the international System Units (SI), and
- (2) the International Civil Aviation Organization.

It should also be noted that passengers are estimated to weigh 100 kgs in the calculation of passenger tonne-kilometres.

Computerized on-line edits identify inconsistencies when the data are captured. Data, which fail to meet the predetermined criteria, are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain the missing data, corrections or explanations. If there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleet and operations.

Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formules remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation. S'il y a des données manquantes, le Centre des statistiques de l'aviation écrit et/ou téléphone au transporteur.

Après le codage de l'information selon la région du monde et le type d'aéronef, on procède à la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données. Les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (1) le Système international d'unités (SI), et
- (2) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Il faut remarquer aussi qu'on assigne 100 kgs par passager dans le calcul des passagers tonnes-kilomètres.

Pendant la saisie de l'information on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur aérien afin d'obtenir les données manquantes, des corrections ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. Confidential data are not shown, but instead are aggregated with other data and appear in the tables with an 'x'. With permission from the Level I carriers, individual company data for their operations are published. As a result, the publication cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.
- (ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, **Air Carrier Operations in Canada**, the revision is reflected in the annual publication, **Canadian Civil Aviation**. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".
- (iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in **Canadian Civil Aviation** may show differences from the total of the four quarterly income statements in **Air Carrier Operations in Canada**.
- (iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisées. Les données confidentielles ne sont pas présentées mais sont agrégées avec d'autres données et sont présentées dans les tableaux avec un 'x'. Avec l'autorisation des transporteurs aériens canadiens de niveau I, la publication renferme des données se rapportant à chacun de ces transporteurs. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

- (i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.
- (ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle (**Opérations des transporteurs aériens au Canada**), les rectifications sont apportées dans la publication annuelle (**Aviation civile canadienne**). Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication **Aviation civile canadienne** peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**.
- (iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettes-passagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si

predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.

un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.

- (v) Table 3.6 presents estimates of passenger and goods revenue based on the point of sale. Where this method is not possible, the estimates are based on the point of enplanement.
- (vi) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".
- (vii) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

- (v) Les estimations sur les recettes-passagers et les recettes-marchandises présentées au tableau 3.6 sont établies en fonction du point de vente. Lorsque cette méthode ne peut être utilisée, les estimations sont établies en fonction du point d'embarquement.
- (vi) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du double-comptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (vii) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

Fare Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

Enquête sur la base tarifaire

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

Coverage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

Survey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are performed to detect inconsistencies between fare

Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe économique pour la paire de villes inscrites sur le

code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk "**".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- (ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.
- (iii) In Table 6.7, the classification of cities by hub category are based only on the scheduled domestic traffic of the Canadian Level I carriers. The number of enplanements was used as a measure of traffic and cities with airports were then grouped into various hub categories according to the percentage of passengers who enplaned at each of the cities in relation to the whole system. Thus, a large hub is a city that accounts for 10.0% or more of all enplanements. A medium hub is one that accounts for 2.0% to

coupon, on analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "*" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "**".

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'Enquête sur la base tarifaire.

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.
- (iii) Dans le tableau 6.7, la classification des villes par catégorie de villes-pivots est fondée seulement sur le trafic des vols intérieurs réguliers des transporteurs canadiens de niveau I. Le nombre d'embarquements est utilisé comme mesure du trafic et les villes aéroportuaires sont ensuite groupées en différentes catégories de villes-pivots selon les proportions de passagers embarqués à chacune des villes par rapport à l'ensemble du système. Ainsi, le terme grande ville-pivot est associé à une ville responsable de 10.0% ou plus de l'ensemble des embarquements. Une moyenne ville-pivot est pour sa

10.0% (lower limit included) of enplanements, and a small hub is one that accounts for 0.5% to 2.0% (lower limit included). The classification based on 1989 figures is the following:

- Large hubs: Calgary, Toronto and Vancouver.
- Medium hubs: Edmonton, Halifax, Montréal, Ottawa, Victoria and Winnipeg.
- Small hubs: Kelowna, Prince George, Québec, Regina, Saskatoon, St. Johns and Thunder Bay.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

Aircraft Movement Survey

Coverage/Survey Universe

The statistics appearing in Section 7 are for aircraft movements reported by Transport Canada (TC) air traffic control units at Transport Canada control towers and Flight Service Stations (FSS).

The aircraft movement statistics were compiled at the Aviation Statistics Centre (ASC) from Daily Air Traffic Records that originated with the tower and FSS units. The reports give detailed accounts of all aircraft movements during the reporting period.

Survey Methodology

The Itinerant Aircraft Movement Record is designed to capture aircraft identity, aircraft type, the last station before landing at the reporting airport or the next station after take-off, arrival or departure, time of movement, runway used and the flight rules (instrument flight rules or visual flight rules).

The Local Aircraft Movement Record provides for reports of local movements by hour, single engine, multi-engine, jet or military aircraft.

Data Quality and Limitations

The Aviation Statistics Centre maintains a data base of current information on all registered aircraft. The storage of this information reduces the reporting burden of the survey respondents and limits the element of human error associated with the preparation of source documents.

The parameter files also include Airport Environment information against which the airport category is checked: the reported runway is validated and the time difference between GMT and Local is allocated.

part responsable de 2.0% à 10.0% (borne inférieure incluse) des embarquements alors qu'une petite ville-pivot en accapare de 0.5% à 2.0% (borne inférieure incluse). La classification résultante pour l'année 1989 est la suivante:

- Grandes villes-pivots: Calgary, Toronto et Vancouver.
- Moyennes villes-pivots: Edmonton, Halifax, Montréal, Ottawa, Victoria et Winnipeg.
- Petites villes-pivots: Kelowna, Prince George, Québec, Regina, Saskatoon, St. Johns et Thunder Bay.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).

Enquête sur les mouvements d'aéronefs

Couverture/univers de l'enquête

Les statistiques présentées à la Section 7 donnent les mouvements d'aéronefs enregistrés par les unités de contrôle de la circulation aérienne aux tours de contrôle de Transports Canada et les Stations d'information de vol (FSS).

Les statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs ont été rassemblées à partir de rapports quotidiens transmis au Centre des statistiques de l'aviation par les unités des tours de contrôle et FSS. Ces rapports donnent un relevé détaillé de tous les mouvements d'aéronefs durant la période étudiée.

Méthodes d'enquête

Le Rapport sur les mouvements itinérants d'aéronefs a pour objet de capter les renseignements suivants: l'identification de l'aéronef, le type ou genre d'aéronef, l'origine du dernier aéroport précédant l'atterrissage à l'aéroport déclarant ou la destination du vol après le décollage, l'arrivée ou le départ, l'heure précise du mouvement, la piste utilisée et les règles de vol (vols visuels ou aux instruments).

Le Rapport sur les mouvements locaux d'aéronefs sert à répartir les mouvements locaux selon l'heure, les avions monomoteurs, multimoteurs, à réaction ou militaires.

Qualité des données et restrictions

Le Centre des statistiques de l'aviation maintient une base de données avec un fichier des paramètres sur toutes les marques d'immatriculation des aéronefs. L'emménagement de ces renseignements permet d'alléger le fardeau des répondants appelés à fournir les données et de plus contribue à minimiser les erreurs inhérentes à la préparation des documents de référence.

Le fichier des paramètres renferme en outre l'information sur l'environnement de l'aéroport qui permet de vérifier sa catégorie. La piste déclarée est homologuée et la différence entre le temps moyen de Greenwich et l'heure locale est assignée.

Aircraft Movement Statistics are accumulated from data originating with air traffic control tower units or Flight Service Stations personnel. Because staff in these positions are highly trained in factual observation and reporting, the entries in the data bank are of a high quality.

The processing system contains editing procedures designed to identify data errors occurring during transcription and transmission or during data capture of forms. Identified errors are manually corrected by ASC editing staff.

Users requiring more information about the Aircraft Movement Survey may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6185).

Factors Which May Have Influenced The Data

- a) Revisions were made to the 1992 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1992 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1992 publication.
- b) The total number of carriers by level which reported financial operations for 1993 are shown in the following table with comparative 1992 data:

	1992	1993	Change Variation %	
Level I	4	4	-	Niveau I
Level II	20	19	-5.0	Niveau II
Level III	78	74	-5.1	Niveau III
Level IV	152	146	-4.0	Niveau IV
Total	254	243	-4.3	Total

- c) The total number of carriers which reported nil financial activity, for 1993 are as follows: Level II - 0, Level III - 0 and Level IV - 2.
- d) Estimates for non response totalled 1% in 1993.
- e) In 1988, Canadian air carriers were allowed to file their annual financial data on a fiscal year basis as opposed to a calendar year basis. Of the 243 carriers in 1993, 196 reported on a calendar year basis, and these carriers accounted for 97.5% of all revenues reported.

Les statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs sont accumulées à partir des données provenant des unités des tours de contrôle de la circulation aérienne ou du personnel des stations d'information de vol. Étant donné que le personnel de ces positions est hautement formé et possède une expertise dans la surveillance des opérations et la manière de remplir les déclarations, il s'ensuit donc que les statistiques qui entrent dans la banque des données sont de haute qualité.

Les cycles de vérification font partie des programmes du traitement des données sur l'ordinateur et sert à identifier les erreurs commises lors de l'échange des données via le réseau ADIS ou capté par formulaire. Les erreurs identifiées sont corrigées manuellement par les préposés à la vérification au Centre des statistiques de l'aviation.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet de l'Enquête sur les mouvements d'aéronefs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6185).

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1992 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1992 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1992.
- b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités financières pour 1993 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour l'année 1992 sont également présentées.

- c) Pour l'année 1993, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité financière se lit comme suit: niveau II - 0, niveau III - 0 et niveau IV - 2.
- d) Les estimations pour les non-répondants ont totalisé 1% en 1993.
- e) En 1988, il était permis aux transporteurs aériens de déclarer leurs données financières annuelles basées sur l'année fiscale par opposition à l'année civile. Des 243 transporteurs en 1993, 196 ont déclaré leurs données selon l'année civile représentant 97.5% de toutes les recettes générées.

f) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the last two years, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter.

f) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens pour déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les deux dernières années, la valeur de ce double-comptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre.

Glossary

Terms Related to Civil Aviation Data

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

Charter services. Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

Depreciation. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometres. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Level I. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes of revenue goods.

Level II. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

Level III. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

Level IV. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of \$250,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

Level V. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than \$250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

Level VI. This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-operating income and expenses. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

Passenger. For scheduled transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

Passenger-kilometre. A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

Passenger load factor. This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

Passenger tonne-kilometre. This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

Scheduled services. Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

Tonne-kilometre. Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

Transborder services. Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

Weight load factor. This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

Terms Related to Fare Basis Data

Air fare index. Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

Average fare. This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Domestic sector. Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

Fare basis. A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

Fare type group. For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- **Business class.** A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- **Discount.** A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.
- **Economy.** A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.
- **First class.** The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- **Other.** Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

International sector. Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

Long-haul. Distances of 800 kilometres or more.

Passenger. For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

Scheduled services. Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

Southern and northern sectors. The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Terms Related to Aircraft Movement Data

Aircraft movement. A takeoff, a landing, or a simulated approach by an aircraft.

Itinerant movement. At airports with control towers refers to a movement in which an aircraft proceeds to or arrives from another location; or where aircraft leaves the circuit but returns without landing at another airport.

Local movement. At airports with control towers, refers to a movement in which the aircraft remains in the circuit.

Other Terms

Travel Price Index. The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

Coefficient de chargement. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

Coefficient de remplissage, passagers. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Dépenses d'exploitation. Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

Dépréciation. Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

Frais d'entretien. Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais de gestion générale. Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de service courant des aéronefs et du trafic. Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

Gains ou pertes de capital. Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

Intérêts versés. Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

Marchandises. Ce terme désigne tout trafic autre que le trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

Niveau I. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins un million de passagers payants ou au moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes.

Niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

Niveau III. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et de moins de 10 000.

Niveau IV. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau V. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau VI. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.

Passager. Dans le cas du transport régulier, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

Passager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

Recettes d'exploitation. Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

Revenus d'intérêts et d'escomptes. Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

Revenus et dépenses hors exploitation. Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

Revenus ou pertes d'exploitation. Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

Services d'affrètement. Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

Services transfrontaliers. Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

Sièges-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

Tonnes-kilomètres. La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

Tonnes-kilomètres de marchandises. Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

Base tarifaire. Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

Groupes tarifaires. Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

- **Classe affaires.** Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base. Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).
- **Classe économique.** Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.
- **Première classe.** Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
- **Réduit.** Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe.
- **Autres.** Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

Indice des tarifs aériens. Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

Passager. Aux fins de l'Enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

Secteurs du nord et du sud. Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la réglementation.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

Tarif moyen. On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

Vols court-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

Vols intérieurs. Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

Vols internationaux. Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis.

Vols long-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

Termes ayant trait aux données sur les mouvements d'aéronefs

Mouvement d'aéronef. Tout décollage, atterrissage ou toute approche simulée par un aéronef.

Mouvement itinérant. Aux aéroports avec tour de contrôle, sont considérés comme mouvements itinérants les mouvements dans lesquels les aéronefs partent à destination ou arrivent en provenance d'un autre lieu, ou les mouvements où les aéronefs quittent le circuit mais reviennent pour atterrir.

Mouvement local. Aux aéroports avec tour de contrôle, sont considérés comme mouvements locaux, les mouvements dans lesquels les aéronefs restent dans le circuit.

Autres termes

Indice des prix des voyages. Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules-automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

PUBLISHED SPECIAL ARTICLES / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES

Publication Date de publication	Quarter/ Trimestre	Title / Titre	Ref. Period/ Période de référence
Year/ Année			
Catalogue 51-002 Quarterly / Trimestriel Air Carrier Operations in Canada / Opérations des transporteurs aériens au Canada			
1993	4	Seasonally Adjusted Average Discount Air Fares and Discount Air Fares Indexes/Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits moyens et des indices des tarifs aériens réduits	1983-93
	3	Basic Profitability of Canadian Air Carrier Families/Rentabilité de base des familles de transporteurs aériens canadiens	1988-92
	2	Seasonally Adjusted Average Discount Air Fares and Discount Air Fare Indexes/Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits moyens et des indices des tarifs aériens réduits	1983-93
	1	Domestic Competition Among Canadian Air Carriers/Concurrence interne entre les transporteurs aériens canadiens	1988-92
1992	4	Average Domestic Air Fares by Province and City Since 1983 / Tarifs aériens intérieurs moyens selon la province et la ville, depuis 1983	1983-92
	3	The International Air Charter Market (Passengers) / Le marché des services aériens d'affrètement internationaux (passagers)	1983-92
	2	Air Fare Indexes Versus Average Air Fares / Indices des tarifs aériens versus tarifs aériens moyens	1983-92
	1	Business Usage of Privately Registered Aircraft / Utilisation, par affaires, des aéronefs immatriculés comme aéronefs privés	1990
1991	4	Evolution of Air Fares for the top ten Canadian cities, Fourth Quarter of 1988-1991 / Évolution des tarifs aériens au niveau des dix principales villes canadiennes, Quatrième trimestre de 1988-1991	1988-91
	3	Five Years of Affiliate Networks / Cinq années des réseaux affiliés	1987-91
	2	A look at Discount Fare Utilization and Air Fares at the Provincial Level / Un examen de l'utilisation des tarifs aériens au niveau des provinces	1987-91
	1	An Overview of Operations / Un aperçu des exploitations	1980-90
1990	4	Evolution of Air Fares in Canada During the Period of Post Economic Regulatory Reform / Évolution des tarifs aériens au Canada au cours de la période qui a suivi la réforme de la réglementation économique	1988-90
	3	Level I Carriers Direct Flying Expenses / Dépenses d'exploitation directe des transporteurs de niveau I	1982-90
	2	Discount Fare Utilization in the International Sector / Utilisation des tarifs réduits dans le secteur international	1983, 1987-90
	1	Employment of Canadian Air Carrier Families and the Efficiencies of its Use / L'effectif des groupes de transporteurs aériens et l'efficacité de son utilisation	1987-89

PUBLISHED SPECIAL ARTICLES / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES – suite

Publication Date de publication Year/ Année	Quarter/ Trimestre	Title / Titre	Ref. Period/ Période de référence
Catalogue 51-002 Quarterly / Trimestriel Air Carrier Operations in Canada / Opérations des transporteurs aériens au Canada – fin			
1989	4	An Overview of the Canadian Air Fare Indexes / Un aperçu général des indices des tarifs aériens canadiens	1983-89
	3	Financial Performance of the Major Carriers and Their Affiliate Networks / Performance financière des principaux transporteurs et leurs réseaux d'affiliés	1987-89
	2	A Look at Discount Fare Utilization and Air Fares at the City Level / Un examen de l'utilisation des tarifs réduits et des tarifs aériens au niveau des villes	1983, 1987-89
	1	Fleet of the Canadian Affiliate Carriers / Flotte des transporteurs affiliés canadiens	1987-89
1988	4	Yields on Scheduled Services for Selected Canadian Air Carriers / Les revenus moyens des services à horaire fixe pour certains transporteurs aériens canadiens	1984-88
		Impact of Deregulation on Air Fares / Effet de la déréglementation sur les tarifs aériens	1983-88
	3	Canada's Level I Air Carriers and the World's Scheduled Air Carriers / Transporteurs aériens canadiens de niveau I et les transporteurs aériens mondiaux à horaire fixe	1980-87
		Fleet of Level I Canadian Air Carriers / Flotte aérienne des transporteurs aériens canadiens de niveau I	1988-89
	2	Business & Other Reasons for Travel / Voyages d'affaires et autres	1988
		Discount Fare Utilization at the Provincial Level / Utilisation des tarifs réduits au niveau provincial	1983, 1987-88
	1	Airplane and other Modes of Passenger Transportation / L'avion et les autres moyens de transport utilisés par les passagers	1987
		A Look at Air Fare Indexes in Canada / Un examen des indices des tarifs aériens au Canada	1983-88
Catalogue 51-204 Annual / Annuel Air Passenger Origin and Destination Domestic Report / Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur			
1993		The Top 25 City-Pairs: Passenger Counts for Trips on Scheduled and Charter Flights / Revue des 25 principales paires de villes: nombre de passagers effectuant des voyages sur vol réguliers et vols d'affrètement	1992-93
		The top Ten Origin and Destination Cities in Canada (Major Schedules Air Carriers): An Historical Review / Dix premières villes au Canada selon l'origine et la destination (des principaux transporteurs aériens réguliers): revue historique	1973-83-93
		Passenger Travel Within and Between Provinces/Territories (Major Scheduled Air Carriers) / Nombre de passagers voyageant entre les provinces ou territoires et à l'intérieur de ceux-ci (des principaux transporteurs aériens réguliers)	1993
		Comparing Air, Rail and Bus Passenger Counts / Comparaisons des chiffres sur les passagers des services aériens, ferroviaires et d'autobus	1991

PUBLISHED SPECIAL ARTICLES / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES – suite

Publication Date de publication Year/ Année	Quarter/ Trimestre	Title / Titre	Ref. Period/ Période de référence
1992		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1988-92
		Catalogue 51-204 Annual / Annuel Air Passenger Origin and Destination Domestic Report / Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur – fin	
		Impact of Affiliations of Regional and Local Carriers with Major Canadian Carriers / L'impact des affiliations des transporteurs régionaux et locaux avec les principaux transporteurs canadiens	1987-92
1991		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1987-91
		Impact of Affiliations of Regional and Local Carriers with Major Canadian Carriers / L'impact des affiliations des transporteurs régionaux et locaux avec les principaux transporteurs canadiens	1987-91
		Scheduled Domestic Air Traffic / Trafic aérien régulier intérieur	1980-91
1990		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1986-90 1978-90
		Impact of Affiliations of Regional and Local Carriers with Major Canadian Carriers / L'impact des affiliations des transporteurs régionaux et locaux avec les principaux transporteurs canadiens	1986-90
		Scheduled Inter-provincial and Intra-provincial Air Traffic / Trafic aérien régulier inter-provincial et intra-provincial	1989-90
1989		An Historical Perspective / Une perspective historique	1968-89
1988		Lester B. Pearson - Our busiest Airport / Notre aéroport le plus achalandé - Lester B. Pearson	1978-88
		Transportation Used by Canadian Travellers / Les moyens de transport utilisés par les voyageurs canadiens	1984,86 1988
		Yields from a Hub Perspective / Les revenus moyens vus sous l'angle des villes-pivots	1983-88
		Catalogue 51-205 Annual / Annuel Air Passenger Origin and Destination, Canada – United States Report / Origine et destination des passagers aériens, rapport Canada – États-Unis	
1992		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1988-92
		Scheduled Transborder Air Traffic / Trafic aérien régulier transfrontalier	1983-92
1991		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1987-91
		A Provincial-Territorial Dimension / Une dimension provinciale/territoriale	1990-91
1990		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1986-90 1978-90
		Ontario-New York State and Ontario-Florida Scheduled Air Passenger Traffic / Trafic des passagers sur vols réguliers pour Ontario-État de New York et Ontario-État de Floride	1979-90
1989		An Historical Perspective / Une perspective historique	1968-89

PUBLISHED SPECIAL ARTICLES / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES – suite

Publication	Quarter/	Title /	Ref. Period/
Date de publication	Trimestre	Titre	Période de référence
Year/ Année			
		Catalogue 51-206 Annual / Annuel Canadian Civil Aviation / Aviation civile canadienne	
1992		Seasonal Adjustment of Average Domestic Discount AirFares / Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits intérieurs moyens	1983-92
1991		The Impact of Competition on Air Fares in Canada / L'effet de la concurrence sur les tarifs aériens au Canada	1983-91
		Airline Passenger Services and Canadian Air Carrier Competitiveness / Services aux passagers des compagnies aériennes et concurrence entre les transporteurs aériens au Canada	1986-90
1990		An Overview of Employment / Un aperçu de l'emploi	1980-90
		An Overview of the Canadian Air Fare Indexes / Un aperçu des indices des tarifs aériens canadiens	1986-90
		Discount Fares by Day of the Week / Tarifs réduits selon les jours de la semaine	1989-90
1989		The International Charter Market / Marché de l'affrètement international	1983-89
		Discount Fare Utilization and Air Fares: Regional Synopsis / Utilisation des tarifs réduits et tarifs aériens: sommaire régional	1983, 1987-89
1988		The International Charter Market / Marché de l'affrètement international	1983, 1987-88
		A look at Air Fare Indexes in Canada / Un examen des indices des tarifs aériens au Canada	1983-88
		Yields from a Hub Perspective / Les revenus moyens vus sous l'angle des villes-pivots	1983-88
		Catalogue 51-207 Annual / Annuel Air Charter Statistics / Statistiques des affrètements aériens	
1993		Deregulation and the New Conditions to Operate and Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	1988-92
		The Domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1988-92
		The International Charter Market / Le marché des vols nolisés internationaux	1988-92
1992		Deregulation and the New Conditions to Operate and Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	1988-92
		The Domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1988-92
		The International Charter Market / Le marché des vols nolisés internationaux	1988-92
1991		Deregulation and the New Conditions to Operate an Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	1987-91
		The domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1987-91
		The International Charter Market / Le marché des vols nolisés internationaux	1987-91

PUBLISHED SPECIAL ARTICLES / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES – fin

Publication	Quarter/	Title /	Ref. Period/
Date de publication	Trimestre	Titre	Période de référence
Year/ Année			
		Catalogue 51-207 Annual / Annuel	
		Air Charter Statistics / Statistiques des affrètements aériens – fin	
1990		Deregulation and the New Conditions to Operate an Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	
		The domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1986-90
		The International Charter Market / Le marché des vols nolisés internationaux	1986-90
1989		International and Transborder Charter Markets / Le marché des vols nolisés internationaux et transfrontaliers	1980-89
		A Ten Years Review of the International Charter Passenger Market / Une revue du marché des vols nolisés internationaux au cours des dix dernières années	1980-89
1988		A Time Series Analysis of the Charter's Market Shares / Une analyse chronologique des parts du marché des affréteurs	1984-88

For further information, please contact the Aviation Statistics Centre (819-997-1986). Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le Centre des statistiques de l'aviation (819-997-1986).

HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION

Available from the Transportation Division are...

- * key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- * special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- * two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- * a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David J. Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

March 1991

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- * deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David J. Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942
Télécopieur: (613) 953-8499

Mars 1991

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM
THE TRANSPORTATION DIVISIONPUBLICATIONS DISPONIBLES À LA
DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue	Title	Canada	U.S.A. Etats- Unis \$	Other Autres	Titre
10-234	Special Transportation Package	184.00	221.00	258.00	Série spéciale de publications sur les transports
50-002	Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	80.00	96.00	112.00	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	99.00	119.00	139.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, M., Bil.	99.00	119.00	139.00	Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	130.00	156.00	182.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics. A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501 E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1993.	48.00	58.00	67.00	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1993.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	100.00	120.00	140.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	120.00	144.00	168.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	90.00	96.00	112.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	44.00	51.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	25.00	30.00	35.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	25.00	30.00	35.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. – Annual M. – Monthly Q. – Quarterly
O. – Occasional Bil. – Bilingual

A. – Annuel M. – Mensuel T. – Trimestriel
H.S. – Hors série Bil. – Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584

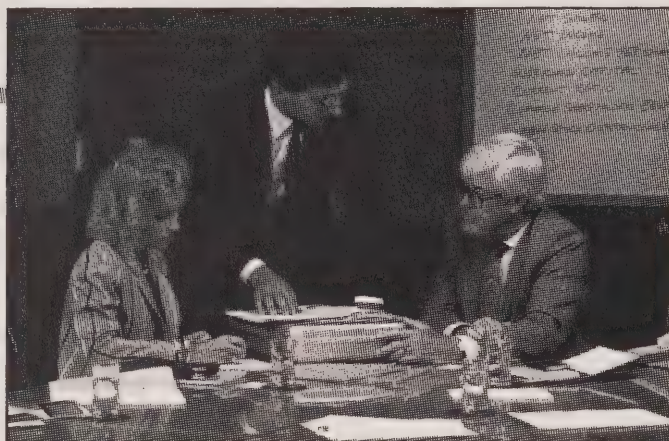
Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.

May 1994

Mai 1994

Hire our team of researchers for \$56 a year

Notre équipe de chercheurs est à votre service pour 56 \$ par année



Subscribing to *Perspectives on Labour and Income* is like having a complete research department at your disposal. Solid facts. Unbiased analysis. Reliable statistics.

But *Perspectives* is more than just facts and figures. It offers authoritative insights into complex labour and income issues, analyzing the statistics to bring you simple, clear summaries of labour market and income trends.

Our team of experts brings you the latest labour and income data. Each quarterly issue provides:

- topical articles on current labour and income trends
- more than 50 key labour and income indicators
- a review of ongoing research
- information on new surveys

As a special bonus, twice a year you will also receive *The Labour Market Review*, giving you timely analysis on labour market performance over the previous six months or year.

And all for only \$56!

Thousands of Canadian professionals turn to *Perspectives* to discover emerging trends in labour and income and to stay up to date on the latest research findings. As a subscriber, you will get the inside story.

We know you'll find *Perspectives* indispensable. GUARANTEED. If you aren't convinced after reading the first issue, we'll give you a FULL REFUND on all outstanding issues. Order your subscription to *Perspectives* today (Cat. No. 75-0010XPE).

ORDER NOW!

For only \$56 (plus \$3.92 GST) you will receive the latest labour and income research (4 issues per year). Subscription rates are US\$68 for U.S. customers and US\$80 for customers in other countries.

Fax your VISA or MasterCard order to: (613) 951-1584.

Call toll free: 1-800-267-6677. Or mail to: Statistics Canada, Marketing Division, Sales and Service, 120 Parkdale Ave., Ottawa, Ontario K1A 0T6. Or contact your nearest Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.

S'abonner à *L'emploi et le revenu en perspective*, c'est disposer d'une division entière de chercheurs à votre service. Des faits solides. Des analyses objectives. Des statistiques fiables.

La publication n'a pas que des faits et des chiffres. Elle offre également des analyses de fond sur des questions complexes touchant l'emploi et le revenu, de façon à fournir des indications claires et précises sur les

tendances actuelles du marché du travail et des revenus.

Notre équipe de spécialistes met à votre disposition des données récentes sur l'emploi et le revenu. Dans chacun des numéros trimestriels, vous trouverez :

- des articles de fond sur l'emploi et le revenu
- plus de 50 indicateurs clés de l'emploi et du revenu
- un aperçu de la recherche en cours
- de l'information sur les nouvelles enquêtes

En prime, vous recevrez le *Bilan du marché du travail* deux fois l'an. Vous disposerez ainsi d'une analyse à jour de la situation du marché du travail pour les six derniers mois ou la dernière année.

Tout cela pour 56 \$ seulement!

Des milliers de professionnels au Canada consultent *Perspective* pour connaître les tendances de l'emploi et du revenu, ainsi que les plus récents résultats de recherche. Votre abonnement vous permettra de connaître tous les faits.

Nous savons que *L'emploi et le revenu en perspective* deviendra pour vous un outil indispensable. C'EST GARANTI. Si vous n'êtes pas satisfait après avoir lu le premier numéro, nous vous REMBOURSERONS le montant payé pour les numéros à venir. Abonnez-vous à *Perspective* (n° 75-0010XPF au cat.) dès aujourd'hui.

ABONNEZ-VOUS DÈS MAINTENANT!

Pour 56 \$ seulement (TPS de 3,92 \$ en sus), vous recevrez les plus récentes recherches sur l'emploi et le revenu (quatre numéros par année). L'abonnement est de 68 \$ US aux États-Unis et de 80 \$ US dans les autres pays. Faites parvenir votre commande par télécopieur (VISA ou MasterCard) au (613) 951-1584, par téléphone (sans frais) au 1-800-267-6677, par courrier à Statistique Canada, Division du marketing, Vente et service, 120, avenue Parkdale, Ottawa (Ontario) K1A 0T6. Ou communiquez avec le Centre de consultation de Statistique Canada le plus près. (Voir la liste dans la présente publication).



ORDER FORM

Statistics Canada

MAIL TO:

Marketing Division
Publication Sales
Statistics Canada
Ottawa, Ontario
Canada K1A 0T6

(Please print)

Company

Department

Attention

Title

Address

City

Province

Postal Code

Phone

Fax

Please ensure that **all information** is completed.

PHONE:

1-800-267-6677

Charge to VISA or
MasterCard. Outside
Canada and the U.S. call
(613) 951-7277. Please
do not send confirmation.

FAX TO:

(613) 951-1584

VISA, MasterCard and
Purchase Orders only.
Please do not send confir-
mation. A fax will be treated
as an original order.

METHOD OF PAYMENT:

(Check only one)

☐ Please charge my: ☐ VISA ☐ MasterCard

Card Number

Signature

Expiry Date

☐ Payment enclosed \$

Please make cheque or money order payable to the
Receiver General for Canada – Publications.

☐ Purchase Order Number

(Please enclose)

Authorized Signature

Catalogue
Number

Title

Date of
Issue
or
Indicate an
"S" for
subscriptions

Annual Subscription
or Book Price

Canada
\$

United
States
US\$

Other
Countries
US\$

Quantity

Total
\$

Note: Catalogue prices for U.S. and other countries are shown in US dollars.

GST Registration # R121491807

Cheque or money order should be made payable to the
Receiver General for Canada – Publications.

Canadian clients pay in Canadian funds and add 7% GST. Foreign clients pay total amount in US funds
drawn on a US bank. Prices for US and foreign clients are shown in US dollars.

SUBTOTAL

DISCOUNT
(if applicable)

GST (7%)
(Canadian clients only)

GRAND TOTAL

PF 093238

THANK YOU FOR YOUR ORDER!



Statistics
Canada

Statistique
Canada

Canada

Don't let this happen to you!

Ne vous laissez pas dépasser par les événements!

Imagine you're called upon to make a really important business decision. You spend some anxious days weighing your options. You examine the available data. Finally, you make your decision...

...only to discover too late that your information was incomplete or outdated!

If you've ever experienced this type of frustration... or if your reputation ever depends on the quality of the data you refer to... **Infomat** is for you.

Infomat is your fastest and easiest way to keep on top of important Canadian economic and social trends. Since it comes to you weekly – not daily – issues won't pile up unread. And, in just one publication, you'll have the answers to almost anything:

- ✓ price indexes
- ✓ manufacturing shipments and orders
- ✓ imports and exports
- ✓ labour market conditions, and
- ✓ dozens of key social and economic indicators!

And because **Infomat** is based on over 100 ongoing Statistics Canada surveys, no other source is more timely or more reliable.

Infomat is specially designed and written for you – a busy manager with no time to waste!

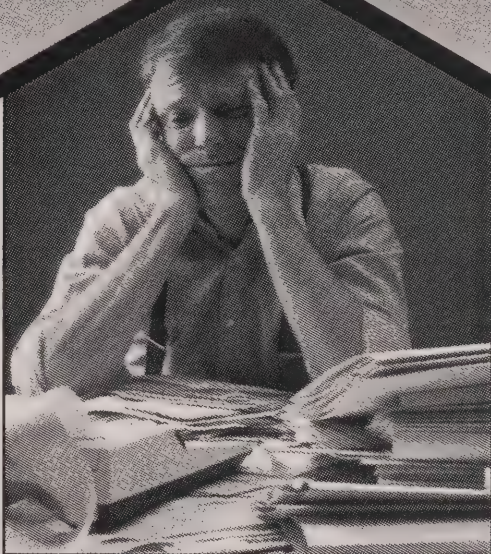
**Join the confident, successful
decision-makers in the country
and subscribe to Infomat today!**

Infomat (catalogue no. 11-0020XPE) is only \$130 (plus \$9.10 GST) per year in Canada, US\$156 in the U.S. and US\$182 in other countries.

CALL TOLL-FREE 1-800-267-6677OR

FAX (613)951-1584 and use your VISA or

MasterCard. OR MAIL your order to: Statistics Canada, Marketing Division, Sales and Service, 120 Parkdale Avenue, Ottawa, Ontario, K1A 0T6, or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.



Imaginez que vous devez prendre une décision de gestion très importante. Vous vous faites du mauvais sang pendant quelques jours à évaluer vos options. Vous examinez les données disponibles. Vous vous décidez enfin...

... **pour vous rendre compte trop tard que vous vous êtes fondé sur de l'information incomplète ou périmée!**

Si vous avez déjà vécu ce genre de situation... ou si vous devez un jour miser votre réputation sur la qualité des données que vous avancez... **Infomat est pour vous.**

Infomat est la façon la plus rapide et la plus facile de se tenir au courant des tendances économiques et sociales importantes au Canada. Comme il s'agit d'un hebdomadaire – non d'un quotidien – vous aurez le temps de le lire. Et dans une seule et même publication, vous trouverez réponse à presque tout :

- ✓ indices de prix
- ✓ livraisons et commandes des fabricants
- ✓ importations et exportations
- ✓ situation du marché du travail, et des
- ✓ dizaines d'indicateurs socio-économiques clés!

Et comme **Infomat** est fondé sur plus de 100 enquêtes permanentes de Statistique Canada, aucune autre source n'est plus à jour ou plus fiable.

Infomat est conçu et rédigé pour des gens comme vous – des gestionnaires qui n'ont pas de temps à perdre!

**Faites comme bien d'autres décideurs au
pays qui ont réussi et abonnez-vous à
Infomat aujourd'hui même!**

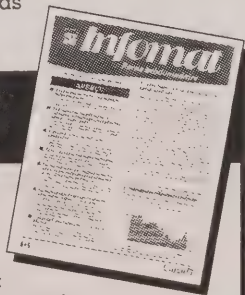
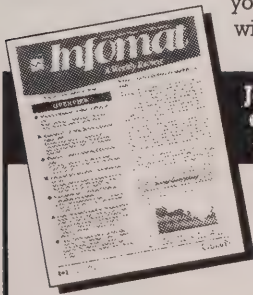
Infomat (n° 11-0020XPF au catalogue) ne coûte que 130 \$ (plus 9,10 \$ de TPS) par année au Canada, 156 \$ US aux États-Unis et 182 \$ US dans les autres pays.

Vous pouvez nous joindre PAR TÉLÉPHONE AU

1-800-267-6677 ou PAR TÉLÉCOPIEUR au (613) 951-1584 et

utiliser votre carte VISA ou MasterCard! Ou envoyez votre commande

PAR LA POSTE à : Statistique Canada, Division du marketing, Vente et service, 120, avenue Parkdale, Ottawa (Ontario), K1A 0T6. Vous pouvez aussi communiquer avec le Centre de consultation de Statistique Canada le plus près. La liste de ces centres se retrouve dans la présente publication.



Pick a topic... any topic

The **1994 Statistics Canada Catalogue** is your guide to the most complete collection of facts and figures on Canada's changing business, social and economic environment. No matter what you need to know, the **Catalogue** will point you in the right direction.

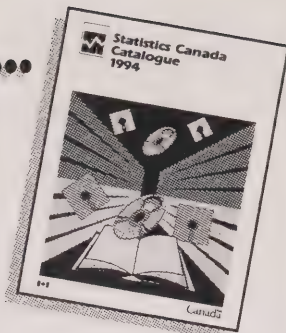
From the most popular topics of the day – like employment, income, trade, and education – to specific research studies – like mineral products shipped from Canadian ports and criminal victimization in urban areas – you'll find it all here.

... the 1994 Statistics Canada Catalogue will help you get your bearings...

The **Catalogue** puts all this information at your fingertips. With the expanded index, you can search by subject, author or title – even periodical articles are indexed. There's also a separate index for all our electronic products.

The **Catalogue** has everything you need to access all Statistics Canada's products:

- descriptions of over 25 new titles, plus succinct abstracts of the over 650 titles and 7 map series already produced;
- a complete guide to finding and using statistics;
- electronic products in a variety of media, and



advice on getting expert assistance on electronic products and on-line searches;

- tabs to each section -- so you can immediately flip to the information you need.

... time and time again

To make sure that the **Catalogue** stands up to frequent use, we used a specially coated cover to prevent broken spines, tattered edges and dog-eared corners.

Order today – you'll be lost without it.

1994 Statistics Canada Catalogue

Only \$15 in Canada (US\$18 in the U.S. and US\$21 in other countries). Quote Cat. no. 11-2040XPE.

Write to:

Statistics Canada
Marketing Division
Sales and Service
120 Parkdale Avenue
Ottawa, Ontario K1A 0T6

Fax:
(613) 951-1584

Call toll-free:
1-800-267-6677

Or contact the nearest Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.

Choisissez un sujet... n'importe lequel

Le **Catalogue de Statistique Canada 1994** est votre guide pour la collection la plus complète de faits et de chiffres dans les domaines, en constante évolution, du commerce, de la société et de l'économie du Canada. Peu importe ce que vous voulez savoir, le **Catalogue** vous mettra sur la bonne piste.

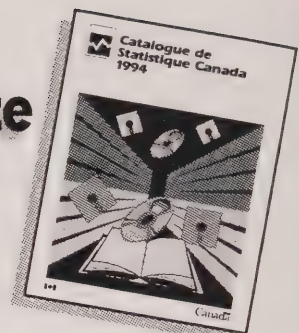
Des sujets actuels les plus populaires – comme l'emploi, le revenu, le commerce et l'éducation – à des études de recherche spécialisées – comme les produits minéraux expédiés des ports canadiens et la victimisation dans les régions urbaines – vous trouverez tout dans ce document.

Le Catalogue de Statistique Canada 1994 vous aidera à vous orienter...

Le **Catalogue** vous met tous ces renseignements sous la main. L'index augmenté vous permet de chercher par sujet, auteur ou titre – les articles de périodiques sont même indexés. On a aussi ajouté un index séparé pour tous nos produits électroniques.

Le **Catalogue** a tout ce qu'il vous faut pour vous procurer les produits de Statistique Canada :

- descriptions de plus de 25 nouveaux titres et courts résumés des 650 titres et plus et des 7 séries de cartes déjà disponibles;
- guide complet pour obtenir et utiliser les données statistiques;
- produits électroniques sur supports divers et



conseils sur l'obtention d'aide d'experts pour les produits électroniques et les recherches en direct;

- système d'onglets pour chaque section - pour que vous puissiez immédiatement repérer les renseignements qui vous intéressent.

... maintes et maintes fois

Pour garantir que le **Catalogue** puisse résister à une utilisation fréquente, nous avons utilisé une couverture avec un revêtement spécial conçue pour éviter les dos cassés, les bords abîmés et les coins de page pliés.

Commandez aujourd'hui – vous ne pourrez plus vous en passer.

Catalogue de Statistique Canada 1994

Seulement 15 \$ au Canada (18 \$ US aux États-Unis et 21 \$ US dans les autres pays). Indiquez le n° au catalogue : 11-2040XPE.

Écrivez à :

Statistique Canada
Division du marketing
Vente et service
120, avenue Parkdale
Ottawa (Ontario) K1A 0T6

Télécopieur : (613) 951-1584

Appels sans frais :
1-800-267-6677

Ou contactez le Centre de consultation de Statistique Canada le plus proche (voir la liste figurant dans la présente publication).



5233

4343 12

